

DIE ENTWICKLUNG DER STRANDUNGS-, BRUCH- UND
SCHIEDSGERICHTSKLAUSEL IN DER SEEVERSICHERUNG

INAUGURAL-DISSERTATION

zur

Erlangung des Grades eines Doktors der Rechte

bei dem

Fachbereich Rechtswissenschaft

der

Freien Universität Berlin

1972

vorgelegt von

Martin Guddat

Referendar in Berlin

1971

DIE ENTWICKLUNG DER STRANDUNGS-, BRUCH- UND
SCHIEDSGERICHTSKLAUSEL IN DER SEEVERSICHERUNG

INAUGURAL-DISSERTATION

zur

Erlangung des Grades eines Doktors der Rechte

bei dem

Fachbereich Rechtswissenschaft

der

Freien Universität Berlin



vorgelegt von

Martin Guddat

Referendar in Berlin

1971

Erstgutachter: Professor Dr. iur. Karl Sieg
Zweitgutachter: Professor Dr. iur. Rudolf Gärtner
Tag der mündlichen Prüfung: 9. Februar 1972



GLIEDERUNG

	Seite
<u>Einleitung</u>	
A. Zum Thema	1
B. Quellen	2
<u>Teil 1</u>	
Die Entwicklung der schadenartbeschränkenden Vereinbarung "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall"	4
A. Seeversicherung und Risikobeschränkung im römischen Rechtskreis	4
B. Die Risikobeschränkung in den Versicherungsverträgen des 14. Jhdts.	5
C. Die Risikobeschränkung im Spiegel der versicherungsrechtlichen Gesetzgebung und allgemeiner Versicherungsbedingungen	7
I. in Spanien	7
1. Die Ordonnanz von 1435 und 1458	8
2. Die Ordonnanz von 1538	9
3. Die Ordonnanz von 1556	11
4. Spanische Gesetze mit ausschließlichem Geltungsbereich für Holland	11
a) Die Ordonnanz von 1549	12
b) Die Ordonnanz von 1563	13
c) Die Ordonnanz von 1570	15
Zusammenfassung	16
II. in Holland	16
III. in Frankreich	17
1. Die Eigenständigkeit früher franz. Versicherungspraxis	17
2. Der Guidon de la mer von 1556	18
3. Die Ordonnanz von 1681 und der Code de Commerce von 1807	18
Zusammenfassung	20
IV. in England	20
1. Gesetzgebung und Versicherungspraxis	21
2. Das Lloyds Policenformular von 1779	21
a) Der Grundsatz der "named perils"	22

b) Die Einschränkung "free from average unless stranding"	22
c) Der Strandungsbegriff	24
d) Die Haftung des Versicherers	25
Zusammenfassung	25
V. in Deutschland (Hamburg)	26
1. Die Hamburgische Assecuranz- und Havarieordnung von 1731	28
a) Der Umfang des gedeckten Risikos	28
b) Die Einschränkung der umfassenden Risikodeckung	28
2. Der Allgemeine Plan von 1847	29
a) Der Umfang des Versicherungsschutzes	29
b) Die Klausel "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" im einzelnen	30
3. Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch von 1861	32
4. Die Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867	34
5. Das HGB vom 10. Mai 1897	35
6. "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" im Rahmen des Entwurfs deutscher Seeversicherungsbedingungen von 1910	35
a) Der Strandungsfall in der Kaskoversicherung	36
b) Der Strandungsfall in der Güterversicherung	37
7. Die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1919	37
D. Zusammenfassung	38

Teil 2

Die Entwicklung der Klausel "frei von Bruch außer im Strandungsfall"	43
I. Geschichtliche Anfänge	43
II. Die Klausel "frei von Bruch außer im Strandungsfall"	43
1. im englischen Versicherungsrecht	43
2. im deutschen Versicherungsrecht	44
a) § 93 des Allgemeinen Plans von 1847 und § 104 der ASVB von 1867	44
b) § 852 HGB	45
c) § 115 des Entwurfs von 1910 und § 116 der Allgemeinen deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1919	45

	Seite
III. Abschließender Vergleich	46
 <u>Teil 3</u>	
Die Entwicklung der Schiedsgerichtsklausel und ihre Bedeutung für die Schlichtung versicherungsrechtlicher Streitfragen	47
I. Einleitung	47
II. Die Entwicklung der Schiedsgerichtsklausel im Spiegel der Ländergesetze	47
1. in Spanien	47
2. in Holland	49
3. in Frankreich	53
4. in England	54
5. in Deutschland	55
III. Zusammenfassung	59
Literaturverzeichnis	61
Abkürzungsverzeichnis	65
Lebenslauf	



Digitized by the Internet Archive
in 2026

Einleitung

A. Zum Thema

Nach § 28 ADS trägt der Versicherer alle Gefahren, denen das Schiff oder die Güter während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind. Dieser umfassende Versicherungsschutz besteht jedoch nur insoweit, als nichts anderes bestimmt ist. Deshalb bleiben einerseits die Gefahren unberücksichtigt, die bereits nach den Bestimmungen der ADS vom Versicherungsschutz ausgenommen sind, andererseits braucht der Versicherer auch für die Gefahren nicht einzustehen, die durch freie Vereinbarung mit dem Versicherungsnehmer von der Versicherung ausgeschlossen sind.

Gerade die vereinbarte Beschränkung des Risikos durch Ausschluß bestimmter Gefahrenursachen von der universalen Deckung aller Gefahren ist zu allen Zeiten ein Grundgebot der Versicherungstechnik gewesen. Die hohen Werte, die Schiff und Ware als Versicherungsobjekte entsprechend ihrer Größe und transportierten Menge verkörpern, machen die Beschränkung des Umfangs der zu übernehmenden Gefahr auch heute noch umso unumgänglicher, als die Risiken der Seereise trotz der unbestreitbaren Fortschritte in der Technik nicht wesentlich abgenommen haben. Nach dem Lloyds register of shipping sind allein im ersten Quartal des Jahres 1966 87 Schiffe verlorengegangen, und im Jahre 1968 mußten sogar 326 Schiffe nach Kollisionen, Bränden oder Strandungen als Verlust abgebucht werden. (1)

Die vertragliche Beschränkung des Umfangs der vom Versicherer zu übernehmenden Gefahren als eine den wirtschaftlichen Interessen beider Parteien entgegenkommende Lösung geschieht durch Vereinbarung entsprechender Klauseln.

Der Versicherer ist jedoch nicht genötigt, sein Risiko ausschließlich dadurch zu umreißen, daß er seine Haftung auf bestimmte mit der Möglichkeit von Versicherungsschäden verbundene Situationen beschränkt. Neben dem Ausschluß bestimmter versicherter Interessen kann er eine Risikobeschränkung weiter dadurch erreichen, daß er gewisse Schäden von der Deckung ausschließt. (2) Dies geschieht ebenfalls im Wege der Vereinbarung entsprechender Klauseln. Eine von ihnen ist die Strandungsklausel. Sie findet in der Fassung "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" (§ 114 ADS) und "frei von Bruch außer im Strandungsfall" (§ 116 ADS) Verwendung.

Die vorliegende Arbeit rückt die Darstellung ihrer Entwicklungsgeschichte in den Mittelpunkt der Untersuchung. Daraus folgt ihr Inhalt und Aufbau. Sie wird sich im Anschluß daran der Frage zuwenden, ob

1) VW 1967, 8 u. 1483; Torner, Schiffsklassifikation und Schiffssicherheit VersR. 1962, 859.

2) Vgl. hierzu Bruck-Möller, VVG, Anm. 11 zu § 49.

die Ausgestaltung des geltenden Rechts den historischen Erfahrungen und den Notwendigkeiten der Jetztzeit entspricht. Der zweite Teil der Arbeit knüpft an die gewonnene Erkenntnis, daß einzelne Versicherungsplätze nicht nur für die Entwicklung risikobeschränkender Klauseln, sondern auch für die seeversicherungsrechtliche Rechtsprechung von entscheidender Bedeutung waren. Sie nimmt dieses Ergebnis zum Anlaß, der Frage der Gerichtsbarkeit in Seeversicherungssachen im allgemeinen und der Möglichkeit der Vereinbarung eines Schiedsgerichts durch entsprechende Klausel im besonderen unter historischem Aspekt nachzugehen.

B. Quellen

Die historische Untersuchung gestaltet sich umso schwieriger, je weiter sie zurückreicht. Denn die Klauseln sind Bestandteile der Versicherungsverträge, und diese haben im allgemeinen keine lange Lebensdauer. In ihrer Geltung auf eine gewisse Zeit oder bestimmte Seereise beschränkt und in der Zeit danach für die Parteien ohne Wert, dürften nicht allzu viele Vertragsurkunden von den Vertragschließenden über die vereinbarte Geltungsdauer hinaus aufbewahrt worden und dadurch einer historischen Untersuchung zugänglich sein.

Im Gegensatz hierzu haben Gesetze eine erheblich gefestigtere Bestandskraft. Aufgrund ihrer Allgemeinverbindlichkeit werden sie einem weiten Kreis zugänglich gemacht. Dadurch ist die Wahrscheinlichkeit ihrer Erhaltung für die Nachwelt größer als bei den privaten Verträgen. Wegen des umfangreichen Quellenmaterials und noch aus einem anderen Grund sind die Gesetze neben den Vertragstexten von großer Bedeutung für die folgende Arbeit. Sollte sich nämlich ergeben, daß die Normen zwar eine universale Risikodeckung vorsehen, die Einschränkung des vom Versicherer zu übernehmenden Risikos durch Vereinbarung individueller Klauseln aber verbieten, wäre es hinfällig, darüberhinaus die möglicherweise existierenden Vertragsurkunden auf derartige Abreden zu untersuchen, da sich niemand mit dem Gesetz in Widerspruch gesetzt haben dürfte, wenn seine Abrede Bestand haben und gerichtlich durchsetzbar bleiben sollte.

Auch wenn deshalb die einschlägigen Gesetze in der folgenden Untersuchung einen großen Raum einnehmen, ist nicht zu verkennen, daß die Versicherungsverträge, soweit ihre Texte erhalten sind, die nächstliegende Quelle bleiben. Denn auch die Gesetzgebung muß sich, will sie dem Vorwurf entgehen, lebensfremde Regelungen zu treffen, an den Bedürfnissen der Praxis orientieren, die sich kaum besser als in den geschlossenen Verträgen widerspiegelt.

Es bedarf keiner besonderen Erörterung, daß die Verträge im besonderen Maße dort zu Bedeutung gelangen, wo die Praxis bereits zum Abschluß von Versicherungen gelangte, bevor sich der Gesetzgeber der Materie annahm.

An überkommenen Vertragsurkunden fanden Berücksichtigung die

italienischen Verträge von 1347, 1349, 1370, 1385 und 1397 (3), die holländischen Versicherungsverträge von 1563 und 1591 (4), die französischen Urkunden von 1525 und 1552, ferner die Pariser Police von 1840 und die police française von 1947 (5); die Lloyds Police von 1779 sowie die britische Versicherungspolice von 1906 (6); die deutschen Versicherungsverträge vom 31. Januar 1590, 11. September 1591 und 9. Juni 1628 (7).

Ferner wurden folgende Gesetze herangezogen: Die spanische Verfahrensordnung von 1343 (8), die Ordonnanzen von 1435, 1436, 1458, 1538, 1549, 1556 und 1570 (9), das Edikt Karls V. vom 25. Mai 1537 (10), sowie die Pragmatiken Ferdinands II. von 1510 und Philipps II. von 1599 (11); die Ordonnanzen Amsterdams, Rotterdams und Middelbourgs von 1598, 1604 und 1635 (12), sowie die Usancen der Stadt Antwerpen von 1582 (13); für Frankreich der guidon de la mer von 1556, der édit du roi concernant les ordonnances et régléments de la juridiction de l'amirauté von 1584, sowie die ordonnance touchant la marine von 1681 (14) und der Code de Commerce von 1807; für England die Statuten Elisabeth I. von 1601 und Charles II. von 1604 (15) sowie der Marine Insurance Act von 1906 (16); für den deutschen Rechtsbereich schließlich die Hamburgische Assecuranz- und Havarieordnung von 1731, das ADHGB von 1861 sowie das HGB vom 10. Mai 1897.

Die deutschen allgemeinen Versicherungsbedingungen wurden im Rahmen des Allgemeinen Plans von 1847, der ASVB von 1867, der BSVB von 1854 sowie der ADS von 1919, letztere einschließlich ihres Entwurfs von 1910, berücksichtigt.

-
- 3) abgedruckt bei Bensa, S. 192 ff. als documenti III, V, VIII, XI, XIV.
 - 4) abgedruckt bei Pardessus, Bd. 4, S. 6, Plass, S. 30 ff., Kiesselbach, S. 161.
 - 5) abgedruckt bei Hubrecht, Vers.Arch. 1955, 41 und 1958, 364. Ritter, Seeversicherung, Bd. 2, Anhang. Benecke, Bd. 2, Anhang.
 - 6) abgedruckt bei Benecke, Bd. 2, Anhang bzw. im Anhang zur MIA 1906.
 - 7) sämtlich abgedruckt bei Kiesselbach, S. 167 ff., als Anlage 2 - 4.
 - 8) wiedergegeben bei Pardessus, Bd. 5, S. 374.
 - 9) wiedergegeben bei Pardessus, Bd. 5, S. 493, 502, 504, 507; Bd. 6, S. 135; Bd. 4, S. 38; Bd. 6, S. 76; Bd. 4, S. 103.
 - 10) abgedruckt bei Pardessus, Bd. 4, S. 37.
 - 11) abgedruckt bei Pardessus, Bd. 5, S. 543 und Bd. 5, S. 549.
 - 12) wiedergegeben bei Pardessus, Bd. 5, S. 122, 152 und 167.
 - 13) zitiert bei Pardessus, Bd. 4, S. 182.
 - 14) zitiert bei Pardessus, Bd. 4, S. 295 und 370.
 - 15) zitiert bei Pardessus, Bd. 4, S. 189.
 - 16) abgedruckt bei Pauly, englische Kriegsgefahrversicherung, Anhang.

Teil 1

Die Entwicklung der schadenartbeschränkenden Vereinbarung "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall"

A. Seeversicherung und Risikobeschränkung im römischen Rechtskreis

Handel und Versicherung stehen von jeher in Wechselbeziehung zueinander.

Umsomehr verwundert es, daß den für nüchternes und zweckmäßiges Denken bekannten Römern diese enge Verknüpfung entging. Zwar hat man im Altertum schon Möglichkeiten für den Ersatz gefährdeter und verloren gegangener Habe eronnen, aber der Gedanke, die Gefahr des einzelnen auf gemeinsamer Schulter zu tragen, war noch nicht vorhanden. (17) Ein Grund mag sein, daß die Machthaber der Antike aus Furcht, mit der Zulassung einer Gemeinschaft gleichartig Gefährdeter mit selbständigen Rechtsansprüchen aus wechselseitiger Gefahrdeckung eine neue Macht im Staate zu schaffen, dieser Entwicklung von Anfang an ablehnend gegenüberstanden. Als ein anderer Grund mag gelten, daß die Kenntnis der für die Versicherung besonders wichtigen Wahrscheinlichkeitsrechnung fehlte, weil die Wissenschaften der Logik und Philosophie mehr Fortschritte machten als die der Mathematik (18). Zwar hat Cicero über die Möglichkeiten eines sicheren Transports der unter seiner Quästur eingenommenen Gelder ausgeführt:

"Laodiceae me praedes accepturum arbitror,
omnis pecuniae, ut et mihi et populo cautum sit sine
vecturae periculo..." (19)

und Sueton in der Biographie des Kaisers Claudius über die von diesem

- 17) Die um 800 v. Chr. entstandene *lex Rhodia de iactu*, nach der im Fall der Seegefahr für Schiff und Ladung alle Beteiligten gemeinsam die Gefahr zu tragen haben oder das *Agermanament*, die Abrede zwischen Schiffsherrn und Ladungsbeteiligten zur gemeinsamen Gefahrtragung von Seeunfällen, sind ebenso nur Vorläufer der Versicherung wie das seit dem 5. Jahrhundert n. Chr. bekannte Seedarlehen (*foenus nauticum*). vgl. Büchner, Individualversicherung, S. 21; Liebig, Transportversicherung, S. 8; Goldschmidt, Universalgeschichte, S. 363; Plass, Geschichte der Assekuranz, S. 5 u. 19; Pardessus, *lois maritimes* Bd. 5, S. 330.
- 18) Die Wahrscheinlichkeitsrechnung ist erst seit der Zeit Dantes bekannt. Ulpian löst z. B. das Problem der abstrakten Erfassung der Lebenserwartung noch durch einfache Annäherungsrechnung. Über die Geschichte der Wahrscheinlichkeitsrechnung vgl. im einzelnen Büchner, Geschichte der Versicherung, *Vers.Arch.* 1957, 1 (11); Pardessus, Bd. 5, S. 332.
- 19) Cicero. *ad familiares*, libr. 2 ep. 17 c 4. "In Laodicea hoffe ich Bürgen für die gesamten Staatsgelder zu bekommen, so daß ich und das Volk vor Gefahr beim Transport gesichert sind."

zur Sicherstellung der Getreidezufuhr ergriffenen Maßnahmen:

"Negotiatoribus certa lucra proposuit
suscepto in se damno, si cui quid per
tempestates accidisset..." (20)

Aber solange es an dem charakteristischen Merkmal der Versicherung, der bedingungslos geschuldeten Prämie fehlt, kann selbst dann nicht von einer Versicherung gesprochen werden, wenn ein Dritter die Transportgefahr vertraglich übernimmt. Darauf, daß dieser Dritte als ein an dem sonstigen Rechtsverhältnis gänzlich Unbeteiligter die Garantieleistung im Sinne einer Versicherung zum besonderen Gegenstand einer gerade nur sie betreffenden Vereinbarung machte, war der römische Verkehr noch nicht zugeschnitten. (21) Dementsprechend sind auch die Worte "assecuratio" oder "assecurantia" keine klassisch römischen Begriffe, sondern Wortschöpfungen einer neueren Zeit. (22)

Der absolute Mangel an Zeugnissen der juristischen und übrigen Schriftsteller läßt auch nach dem heutigen Stand der Wissenschaft die Vermutung zur Sicherheit werden, daß den Römern diese Einrichtung unbekannt war. (23) Unter den gegebenen Umständen erübrigt sich eine nähere Untersuchung im Rahmen der gestellten Aufgabe für den antiken Bereich.

B. Die Risikobeschränkung in den Versicherungsverträgen des 14. Jhdts.

Die Anfänge der Seeversicherung lassen sich in Vertragsurkunden nachweisen, die im 14. Jahrhundert gefertigt worden sind. (24) Letztlich zurückgehend auf das *foenus nauticum* haben italienische Kaufleute in Umgehung eines päpstlichen Verbots (25) Vertragsformen entwickelt, die zwar äußerlich noch den Mantel eines Darlehensgeschäfts tragen, inhaltlich aber - seit 1385 unverdeckt - bereits versicherungs-

20) Sueton, *de vita Claudii*, cap. 18.

"Den Großhändlern hat er sichere Gewinne in Aussicht gestellt, indem er den Schaden übernahm, wenn einem von ihnen durch Unwetter etwas zustoßen sollte".

21) Endemann, *Das Wesen des Versicherungsgeschäfts*, ZfH Bd. 9, S. 284 (287); Blumhardt, *Der Einfluß des kanonischen Wucherverbots auf die Entwicklung der Assekuranz*, ZfVW Bd. 11, S. 66 (67).

22) Endemann, a.a.O., S. 298; Ebel, *Glücksvertrag und Versicherung*, ZfVW 1962, 53 ff.

23) Perdikas, *Die Entwicklung der Versicherung im Mittelalter*, ZfVW 1966, 425 (431); Ebel, a.a.O.; Winkler, *Gefahrbeschränkende Klauseln des Seeversicherungsvertrages*, S. 1.

24) Es wird Bezug genommen auf die bei Bensa, *il contratto di assicurazione nel medio evo*, als Urkunden III, IV, V und VIII auf S. 192, 194 und 200 abgedruckten Verträge, sowie auf die Urkunden XI und XIV.

25) Papst Gregor IX. verbietet 1230 durch die Decretale "naviganti vel eunti ad nundinas" das *foenus nauticum*.

vertraglichen Charakter haben. (26)

Bei der Stipulierung dieser Verträge hatten die Kaufleute volle Freiheit, da sie noch nicht durch Gesetze gebunden waren. (27) Die erwähnten Verträge enthalten neben versicherungsrechtlichen Merkmalen wie der Inhaltsgebung des Vertrages mit Bezug auf Zeit und Reiseweg auch das Prinzip der Universalität der Deckung aller Gefahren durch den Darlehensgeber. In der Vertragsurkunde vom 23. Oktober 1347 heißt es in diesem Zusammenhang:

"suscipiens in me omnen risicum et periculum dicte quantitatis pecuniae quousque dicta cocha apolicuerit Majoricis navigante recto viagio ut supra." (28)

In den Urkunden vom 7. April 1349 und 12. Juli 1370 kommt der Grundsatz versteckt in den Sätzen:

".. si vinum .. exhoneratum fuerit sanum et saluum in portu Clusarum de Bruges...", (29)

und

".. si illa quantitatis quarumque rerum et mersium.. in portu Clusarum de Flandria, sana et salva conducta et exonerata fuerit.." (30)

zum Ausdruck.

- 26) Die Wissenschaft des 19. Jahrhunderts nahm an, daß sich die Prämienassekuranz aus dem Seedarlehen herausgeschält habe. Das Seedarlehen sei für den Darlehensgeber eine höchst gewagte, aber auch eine entsprechend vorteilhafte Kapitalsanlage, für den Darlehensnehmer die Assekuranz seiner Spekulation gewesen. Gefördert durch das erwähnte päpstliche Verbot der Seedarlehenszinzen - "mutuum date nihil in de sperantis" - sei durch Isolierung der Gefahrübernahme die Versicherung als unabhängige Vertragsabrede entstanden. vgl. Goldschmidt, S. 363; Liebig, S. 16; Endemann, ZfH Bd. 9, S. 87; Rothbarth, Seeversicherungspolice, S. 8, 9; Ehrenberg, ZfVW Bd. 1, S. 368 (373). Neuerdings wird bestritten, daß das Seedarlehen zur Ausbildung der Versicherung überhaupt beigetragen hat. Danach ist das *foenus nauticum* Endpunkt einer Entwicklung und nicht Ausgang zu neuen Vertragsgebilden. vgl. Perdikas, ZfVW 1966, 425 ff.; Ebel, Versicherungswesen als geistesgeschichtliche Erscheinung, Vers.Arch. 1959, 277 (279); Blumhardt, ZfVW, Bd. 11, S. 66 (69).
- 27) Gesetze, die die Seeversicherung betreffen, sind erst am Ende des 14. Jahrhunderts nachweisbar.
- 28) "(Ich verpflichte mich zur Zurückzahlung des Darlehens), indem ich in Höhe des erwähnten Geldbetrages das gesamte Risiko und die Gefahr bis zu dem Zeitpunkt übernehme, bis das bezeichnete Schiff, auf dem wie oben erwähnten direkten Kurs segelnd, in Majorca angekommen ist."
- 29) "(Ich verpflichte mich zur Zurückzahlung), wenn der Wein unversehrt und wohlbehalten im Hafen Sluys der Stadt Brügge entladen sein wird".
- 30) "...wenn genau jene Menge Sachen und Waren unversehrt und wohlbehalten transportiert im Hafen Sluys von Flandern entladen sein wird."

Die Verträge enthalten jedoch keine gefahrbeschränkende und auch keine schadenbeschränkende Klausel.

Für das 14. Jahrhundert muß deshalb festgestellt werden, daß trotz Bestehens des Grundsatzes der Universalität der Gefahrdeckung der Träger des Risikos eine risikoumschreibende vertragliche Einschränkung weder in dem Sinne vornahm, daß er die Vielzahl der denkbaren Gefahren limitierte, noch die Art des Schadens bestimmte, für die er allein haften wolle.

Der darin zum Ausdruck kommende Mut zum Risiko ist jedoch bei weitem nicht so groß wie es aus erster Sicht scheinen mag. Denn die Risikomomente waren durch andere Umstände umgrenzt. In aller Regel segelten die Schiffe bis zur Entdeckung des Kompasses im Jahre 1195 (31) in Küstennähe und konnten sich im Falle des Herannahens eines Schiff und Ladung bedrohenden Naturereignisses in eine schützende Bucht oder einen Hafen zurückziehen. (32) Ferner war die Ladefähigkeit der Schiffe der damaligen Zeit auf etwa 150 to beschränkt. (33) Da jedoch auch Ware in geringer Menge sehr wertvoll sein kann, dürfte letztlich den Ausschlag gegeben haben, daß der Versicherer sein Risiko auf der Basis der Beschränkung der Versicherungssumme kalkulierte oder das Risiko dadurch überschaubar hielt, daß er sich jeweils nur im Verein mit anderen Versicherern an einem Versicherungsunternehmen beteiligte. (34)

Die Versicherungsverträge von 1385 und 1397, bei denen die Prämie erstmalig in den Vertragstext einbezogen wird, enthalten ebenfalls keinen Hinweis auf irgendeine risikoumschreibende Klausel.

C. Die Risikobeschränkung im Spiegel seeversicherungsrechtlicher Gesetzgebung und allgemeiner Versicherungsbedingungen

I. In Spanien

Die Gesetzgebung über die Assekuranz beginnt im Jahre 1435 mit der Ordonnanz des Magistrats der Stadt Barcelona vom 21. November. (35)

31) Stein, Kulturfahrplan zu 1195.

32) Mayer, Tausend Jahre Seefahrt, S. 44.

33) Mayer, a.a.O.

34) So erstmalig in den Vertragsurkunden vom 11. Juli 1385 und 15. September 1393.

35) So Pardessus Bd. 5, S. 338 und 490; ferner Liebig, S. 25. Die Behauptung Pardessus, daß in Pisa bereits 1318 ein Gesetz bestanden haben soll, wird von ihm selbst in Bd. 4, S. 567 widerrufen. Anders Vallebona, Seevers. einst und jetzt, Ass. JB. 1882, 29; Ebel, Glücksvertrag, ZfVW 1962, 53 (56); ferner Herzog, Transportversicherung, S. 12.

1) Die Ordonnanzen von 1435, 1458 und 1484

Vor dem wirtschaftspolitischen Hintergrund der Förderung heimischer Unternehmen durch das Verbot der Versicherung von Hab und Gut für einen Transport auf fremden Seeschiffen hat der Rat der Stadt Barcelona in der Ordonnanz von 1435 versicherungsrechtliche Einzelheiten entwickelt, die von der Unterscheidung der Kasko- und Warenversicherung bis hin zur Beschreibung der Mindestanforderungen eines Versicherungsvertrages reichen. In Art. 9 heißt es u. a.:

"Ordonaren los dits consellers è prohomens, que los notaris ò altres qui faran ò scrivran les seguretats, sien tenguts è hajan à posar aquelles no departintse ne passant los limits de les presents ordinacions clarament è distincta, tant com sia possible sens confusió.." (36)

Diese Verpflichtung der Notare zur genauen Einhaltung der Bestimmungen, die in Art. 27 für den Makler ihr Gegenstück in der Anordnung findet, daß dieser bei Meidung einer Geldstrafe - der Denunziant erhält als Anreiz zur Tat einen Teil der Geldstrafe ausbezahlt - und des Berufsausschlusses auf Lebenszeit bei der Vermittlung des Versicherungsgeschäfts die Bestimmungen zu beachten hat, schließt indessen nicht aus, daß der Notar oder Makler an Verträgen beteiligt sein konnte, die klausulierte Abänderungen enthielten. Individuelle Vereinbarungen in Form von Klauseln müssen in jener Zeit in Spanien als durchaus üblich angesehen werden. Andernfalls wäre das 23 Jahre später in Art. 10 der Ordonnanz von 1458 ausgesprochene Verbot der Vereinbarung abweichender Klauseln ohne Sinn, wo es heißt:

"Ordonaren los dits consellers è promens, que en seguretats algunes no puxen esser posades ò meses per pacte algú paraules algunes derogatorias a les presents ordinacions, .. ne per alguna manera puxe esser renunciat a les presents ordinacions, com sien fetes è s' façen en favor è utilitat de tota la cosa publica." (37)

Auch das Verbot der Vereinbarung des Gerichtsstands in Art. 8 desselben Gesetzes ist nicht verständlich, wenn nicht zuvor der Gerichtsstand freier Vereinbarungen unterlegen hätte. Ferner ist die Möglichkeit der Versicherung von Holz, Weizen oder Öl in voller Höhe ihres Wertes als Ausnahme von der Regel nicht ohne Einfügung einer besonderen Klausel denkbar. Ob freilich gefahr- oder schadenbeschränkende Klauseln üblich waren, ist damit noch nicht gesagt. Sollte dies der Fall gewesen sein, dürften zumindest die gefahrbeschränkenden Klauseln gegen den erwähnten Art. 10 verstoßen haben, denn sie hätten

36) "Es wird angeordnet, daß die Notare oder anderen Personen, die die Versicherung abschließen oder abfassen, gehalten sind, die aufgeführten Bestimmungen zu beachten und nicht zu überschreiten und die Verträge so klar und eindeutig wie möglich zu gestalten."

37) "Es wird angeordnet, daß man in die Versicherungsverträge durch keinerlei Vertragsvereinbarungen von den Vorschriften abweichende Klauseln aufnehmen kann. .. Auch auf keine andere Art kann man auf die Bestimmungen der geltenden Ordonnanz verzichten, weil sie für das Allgemeinwohl und zum Nutzen aller gemacht ist."

eine Abweichung von dem gesetzlich angeordneten Prinzip der universalen Gefahrdeckung bedeutet.

Grundsätzliche Bedenken gegen die Existenz risikoumschreibender Klauseln überhaupt ergeben sich aus der Schlußbestimmung der Ordonnanz von 1435. Wenn es dort in Art. 20 heißt, der Rat oder sein Nachfolger könne für den Fall, daß in der Ordonnanz noch etwas unklar oder zweideutig geblieben sein sollte, die Ordonnanz so oft verbessern und auslegen, wie es notwendig erscheine, kommt darin der Wille zum Ausdruck, eine möglichst klare Regelung geschaffen zu haben. Im Sinne einer klaren Regelung aber hätte es gelegen, risikoumschreibende Klauseln an irgendeiner Stelle zu erwähnen. Nach der Präambel der Ordonnanz soll ihr Zweck darin bestehen, mögliche Streitigkeiten auszuschließen. Gerade an Klauseln in ihrer Eigenart als Ausnahmeregelungen pflegt sich Streit zu entfalten. Es hätte demnach nichts näher gelegen, als die Klauseln in die Vorschriften der Ordonnanz mit einzubeziehen.

Gegen das Vorhandensein risikoumschreibender Klauseln spricht neben der fehlenden gesetzlichen Erwähnung die fehlende praktische Notwendigkeit ihrer Einführung. Das Risiko des Verlustes durch Kriegsgefahr wurde, ohne daß es einer entsprechenden Klausel bedurft hätte, dadurch eingeschränkt, daß Waren entweder nur auf Schiffe verladen werden durften, die nicht Krieg führenden Mächten gehörten und deshalb nicht der Nehrung unterlagen, oder Ladegut von Untertanen feindlicher Fürsten erst gar nicht versichert werden durfte. (38) So wird beispielsweise der Kriegsgefahr, der aus Barcelona exportierten Waren auf ausländischen Schiffen ausgesetzt waren, weil deren Kapitäne sich wenig um deren Erhaltung bemühten, wenn sie auf Feinde stießen, dadurch begegnet, daß Güter, gleich welcher Destination fortan nur noch auf einheimische Schiffe verladen werden durften. Eine Ausnahme sollte nur dann gelten, wenn innerhalb dreier Monate nach Ankunft eines ausländischen Schiffes kein eigenes Schiff mit demselben Zielort reisefertig zur Verfügung stand.

Muß danach die Existenz risikoumschreibender Vereinbarungen verneint werden, gilt dasselbe für die schadenartbeschränkende Klausel als eine ihrer möglichen Unterarten.

2) Die Ordonnanz von 1538

Auch wenn durch die beschränkenden behördlichen Maßnahmen manche Gefahren für den Versicherer bereits hinlänglich überschaubar waren, blieb die Versicherung für den Versicherer ein erhebliches Risikogeschäft, bei dem hitzig geführte Streitfälle nicht ausblieben. In besonderem Maße waren hiervon Versicherungen von Gütern betroffen, die naturgemäß großen Schäden ausgesetzt sind, weil sie entweder schon beim Einladen beschädigt werden oder infolge der langen Lagerung an

38) Art. 1 und 2 der Ordonnanz über die Seepolizei von 1436 und Art. 3 der Ordonnanz von 1458.

Bord verderben können. (39) Wegen finanzieller Überlastung infolge mangelhaft berechneter Prämien durch vorherige Fehleinschätzung des Risikos verweigerten die Versicherer häufig gerade in diesen Fällen hartnäckig die Auszahlung der Versicherungssumme. Um eine sorgfältige Kalkulation bei den Versicherern zu erreichen, bestimmt die Ordonnanz von 1538 (40), daß jene Güter im Versicherungsvertrag besonders aufgeführt werden müssen; andernfalls beschränkt sich die Verpflichtung des Versicherers im Versicherungsfall auf die Auszahlung von 2/3 einer um 10 % herabgesetzten Versicherungssumme. Art. 1 lautet:

".. que en todas las plices de seguridad, que de aqui adelante se hizieren, para qualesquier partes e viajes, que si el tal cargador o cargadores yzieren los dichos seguros, fuere sobre cargazon de vinos, de cualquier calidad que sean, o bastardos, o romanias, o pasa, o oygo, o açucares, o melacas, o sal, o arenques, o trigos, o sacas de lana, que las semejantes especies de mercaderias los dichos cargadores o las personas, que per ellos se yzieren los dichos seguros, sean obligados a lo dezir e espaçificar e declarar.." (41)

Liegt in dieser Anordnung die dem Versicherer günstige Regelung darin, daß sein Risiko im Versicherungsfall in der Höhe seiner Zahlungsverpflichtung begrenzt ist, sind Ansätze zu einer Beschränkung des Risikos erstmalig in der Fassung des Art. 29 erkennbar:

"hordenamos e declaramos que todo e dapno que qualesquier mercaderias aseguradas reçibieren en la mar, con fortuna o tormenta de mar notoria, que los seguradores sean obligados de pagar a los cargadores todo el dapno que les sobreviniere ne le siguiere en la mar a sus mercaderias por razon de la dicha tormenta, salbo que escluimos que no se entienda en las mercaderias siguientes: como son sacas de lana, e sal, e vino, e cosa de pescado, e trigo centeno, e celada, e frutas.." (42)

-
- 39) über den Zusammenhang von Beschädigung leichtverderblicher Waren und risikobeschränkenden Klauseln vgl. unten S. 14, 19 u. 25.
- 40) abgedruckt bei Pardessus, Bd. 6, S. 135.
- 41) "Wir ordnen an, daß in allen künftigen Versicherungsverträgen, wenn die Ladung aus Weinfässern mit Wein, welcher Art auch immer, gemischten oder ungemischten besteht, aus Rosinen, Öl, Zucker, Melasse, Salz, Orangen, Getreide oder Wollballen, die Befrachter oder die Personen, welche in deren Namen Versicherungsverträge schließen, dies in den Vertragstext mitaufnehmen müssen."
- 42) "Wir ordnen an, daß jedesmal, wenn eine versicherte Ware auf dem Meer irgendwie beschädigt wird, durch Zufall oder den üblichen Seesturm, die Versicherer in Höhe des Schadens verpflichtet sind, ausgenommen für Wolle, Salz, Wein, Fische, Weizen, Roggen, Gerste und Früchte".

Der im Verhältnis zu Art. 1 noch engere und völlige Ausschluß der Zahlungsverpflichtung des Versicherers im Falle der Beschädigung von Wolle, Wein, Salz, Getreide und ähnliche Ware enthält eine gesetzliche Regelung, die, wäre ihr Inhalt vertraglich vereinbar, die Klauselbezeichnung verdiente:

"frei von Schäden für Öl, Wein, Getreide etc." In diesem Zusammenhang kann jedoch von einer schadenbeschränkenden Klausel nur sehr bedingt gesprochen werden: Die Klausel betrifft nicht besondere Schadensarten sondern den Schadenausschluß schlechthin. Ferner wird der Schadenausschluß kraft Gesetzes angeordnet. Er bezieht sich nicht auf alle versicherten, sondern nur auf die enumerierten Güter, und es fehlt schließlich an einer Kopplung mit einem weiteren Gefahrereignis (Strandung), bei dessen Eintritt die Haftungsfreistellung wiederaufgehoben sein soll. Viel näher liegt die Deutung als interessenbeschränkende Klausel. (43)

3) Die Ordonnanz von 1556

Die Ordonnanz von 1556 (44) greift den schon in Art. 29 der Ordonnanz von 1538 anklingenden Gedanken, daß der Selbstverderb von der Versicherung ausgenommen werden müsse, auf, indem sie für die Güterversicherung im Westindienverkehr bestimmt:

"..el qual seguro se entiende de mar, y viento, y fuego, y de enemigos, y amigos, y de otro qualquier caso que acaez ca, o acaecer pueda, exceptos de bateria de patron, ó mancamiento de la mercaderia." (45)

Mit der weiteren Anordnung, daß keine Ware, die aus Westindien importiert wird, gegen Beschädigungshavarie - averia de dano - versichert werden könne, erübrigt sich die Stipulierung einer gefahrbeschränkenden Klausel.

4) Spanische Gesetze mit ausschließlichem Geltungsbereich für Holland

Die Verfolgung der weiteren Entwicklung seeversicherungsrechtlicher Gesetzgebung lenkt den Blick von Spanien auf die Niederlande. Wegen der bis zur Unabhängigkeit des Landes im Jahre 1581 bestehenden engen Verknüpfung mit Spanien verwundert es nicht, daß in den Niederlanden spanische Gesetze ohne besonderen Bezug Anwendung fanden. Daneben gab es spanische Gesetze, die speziell für den Bereich der Niederlande erlassen worden waren und ausschließlich dort galten. Das älteste Gesetz dieser Art seeversicherungsrechtlichen Inhalts ist das Edikt Karls V. vom 25. Mai 1537, gefolgt von der Ordonnanz vom

43) vgl. unten S. 25.

44) Die Ordonnanz ist abgedruckt bei Pardessus, Bd. 6, S. 76.

45) "Diese Versicherung bezieht sich auf Unfälle der See, des Windes und Feuers, der Feinde oder Freunde und jedes andere Unglück, ausgenommen Baratterie des Eigners und Mängel in den Waren."

29. Januar 1549. (46)

1) Die Ordonnanz von 1549

Die das Edikt ablösende Ordonnanz vom 29. Januar 1549 enthält zunächst mit der Anordnung von Geleitschutz und präzisen Rüstvorschriften seepolizeiliche Normen. Durch sie sollte Leichtfertigkeiten entgegengewirkt werden, die sich im Laufe der Zeit in die Seeschiffahrtspraxis eingeschlichen hatten. Darunter zählte die Fahrt in weitentfernte Länder mit unzureichend bemannten, schlecht ausgerüsteten und ungepflegten Schiffen ebenso wie die Vernachlässigung der Konvoischiffahrt in Kriegszeiten. Die Auswirkungen der diese und ähnliche Mißbräuche für die Zukunft ausschließenden Polizeinormen mußten freilich auch der Versicherung zugute kommen. Denn mit dem Zunehmen der Sicherheit des Seeverkehrs sinkt notwendig das Risiko des Versicherers. Die Ordonnanz ist inhaltlich jedoch nicht auf polizei-rechtliche Normen beschränkt. Sie hat unmittelbare versicherungsrechtliche Bezüge in der Bestimmung, daß der Versicherer im Fall der mangelhaften Ausrüstung des Schiffes für verlorene Ware oder den Verlust des ganzen Schiffes nicht eintritt und ferner in der Anordnung, daß niemand sich oder seinen Mitreeder gegen die Schotten oder andere Piraten mit mehr als der Hälfte des Schiffswerts bei Ballastfahrt oder halber Beladung versichern dürfe. (47) Indessen fehlt es an einem Hinweis auf eine weitere den Interessen der Beteiligten entgegenkommende Maßnahme, nämlich der Möglichkeit der Vereinbarung risikoumschreibender Klauseln überhaupt. Dabei liegt die Notwendigkeit ihrer Einfügung für den Versicherer im Jahre 1563 besonders nahe, weil der Gesetzgeber die Haftung des Reeders für Schäden an transportierten Gütern ausschließt, die trotz guten Zustands des Schiffes eingetreten sind, sich ohne Verschulden des Kapitäns infolge Manövers oder Schlingerns einstellen oder dadurch verursacht werden, daß das Schiff auf Reede entladen werden muß. (48) Denn wenn der Geschädigte seinen Vertragsgegner nicht auf Schadensersatz in Anspruch nehmen kann, wird er beim Versicherer Deckung zu erhalten suchen.

46) Wegen seiner Kürze und summarischen Darstellung bedarf das Edikt von 1537 keiner Erörterung. Die Ordonnanz von 1549 ist abgedruckt bei Pardessus, Bd. 4, S. 38 ff.

47) Art. 20 u. 23.

48) Art. 6 u. 9 der Ordonnanz von 1563.

2) Die Ordonnanz von 1563

Die Ordonnanz von 1563 (49) enthält neben seepolizeilichen Normen die Wiedergabe einer Musterpolice für die Kasko- und Güterversicherung, aus der ersichtlich wird, daß der Gesetzgeber nach wie vor von der universalen Gefahrdeckung ausgeht:

"Ende verzekeren de voorseyde asseureurs den gheasseureerden, vande zee, viere, winde, vrienden, vyanden, brieuen van marcque ende contremarque, van arreste ende detentie van coninghe, princen ende heeren, wie zie zyn, ende van alle periculen ende fortuynen, die daer zouden moghen ouercommen, in wat manieren dat zy, ende datmen zoude moghen imagineeren." (50)

Zum andern wird erstmalig vom Gesetzgeber die Möglichkeit besonderer Vereinbarungen in Form von Klauseln berücksichtigt, dies allerdings dahin, daß in Art. 2 des 7. Titels ihre Zulässigkeit ausdrücklich mit den Worten ausgeschlossen wird:

"Ende zullen voortaan alle assureantien van goeden oft coopmanschepen ghedaen worden naer costuyne van der borse van Antwerpen ende teneur oft substantie vander police van assureantie hier naer volghende, zonder eenighe meerdere clausulen daer an te moghen voeghen." (51)

In Art. 20 des 7. Titels ergeht das Verbot mittelbar in der Fassung:

"Ordonnerende voorts, dat alle contracten ende policen van assureantien ofte bomeryen. . niet ghemaect wesende als voorseyt ist, oft contrarie ende in minde-rynghe ofte derogatie van dien . . zullen wesen nul, machteloos ende van onweerde." (52)

49) abgedruckt bei Pardessus, Bd. 4, S. 64 ff.

50) "Die genannten Assekuradeure versichern gegen die Gefahren der See, des Feuers, der Winde, gegen Freunde und Feinde, gegen Kaperbriefe, Beschlagnahme und gezwungenen Aufenthalt, veranlaßt durch Könige, Fürsten oder andere Herren und gegen alle Gefahren, die irgendwie vorkommen möchten und vorstellbar sind."

51) "Und es sollen fortan alle Versicherungen von Waren und Gütern nur nach den Usancen der Antwerpener Börse in Übereinstimmung mit dem folgenden Policenformular geschlossen werden, ohne daß die Möglichkeit besteht, irgendeine Klausel hinzuzufügen."

52) "Wir ordnen ferner an, daß alle Versicherungsverträge und Policen nicht anders als vorgesehen, etwa im Gegensatz hierzu und in Minderung oder in Aufhebung der Bestimmungen abgeschlossen werden."

Wieder gebietet der Gesetzgeber durch das Verbot der Aufhebung oder der Minderung der Bestimmungen die Einhaltung des umfassenden Deckungsprinzips und damit gleichzeitig das Unterlassen der Einfügung beschränkender Klauseln in den Versicherungsvertrag. Nur tritt diesmal zu der wegen der mittelbar auf das Risiko des Versicherers wirkenden Normen polizeirechtlichen Inhalts praktischen Unnötigkeit in Art. 2 und 20 erstmalig das gesetzliche Verbot hinzu, es sei denn, daß die Usancen der Stadt Antwerpen die Möglichkeit der Einfügung gefahrbeschränkender Klauseln zulassen. Sie sind zu beachten, weil Art. 2 ausdrücklich auf sie Bezug nimmt.

Die Usancen von Antwerpen um 1560 sind nicht mehr erhalten. Es darf aber auf jene aus dem Jahr 1582 Bezug genommen werden, die inhaltlich nicht wesentlich anders lauten dürften als die 20 Jahre zurückliegenden. (53) In diesen Usancen heißt es unter Art. 13:

"Wie hem wilt doen versekeren op graen, fruyten, wynen, olien, sout, harinck, suyker, quick silver, boter, caes, hoppe, oft andere deergehelycke waren, die lichtelyck bederven, oft oock op munitie van oorloghe, gout, silver ghemunt ende onghemunt, moet't selve in de police van assureantie exprimeren ende te kennen gheven, oft anderssins zoude d'assurantie zyn van gheender weerden." (54)

Indem Artikel 13 die Haftung für leichtverderbliche Waren von einer besonderen Übernahme durch den Versicherer abhängig macht (55), ordnet die Bestimmung nach ihrer Motivation die Schäden an diesen Gütern grundsätzlich den Beschaffenheitsschäden zu, und steht daher auf weite Sicht eher mit § 86 ADS als mit den Vorschriften der §§ 114 und 116 ADS in Verbindung. Ein gewisser Zusammenhang mit risikoumschreibenden Vereinbarungen ist aber insoweit gegeben, als Art. 13 die Auslegung zuzulassen scheint, daß der Artikel mit dem Ausschluß bestimmter enumerierter Waren die versicherten Interessen einengt. Es bleibt der weiteren Untersuchung vorbehalten, ob in Art. 13 der Usancen von Antwerpen der Ansatz zu risikoumschreibenden Vereinbarungen schlechthin zu erblicken ist. Solange wie in den Usancen die Haftung des Versicherers für bestimmte enumerierte Waren kraft Gesetzes ausgeschlossen bleibt, kann jedenfalls von einer vertraglich

53) vgl. Pardessus, Bd. 4, S. 182 ff.

54) "Derjenige, der auf Getreide, Gemüse, Weine, Öle, Salz, Heringe, Zucker, Quecksilber, Butter, Käse, Hopfen oder andere ähnliche Waren versichert werden will, die leicht verderben oder auch auf Munition für Kriegszwecke, Gold und Silber, gemünzt oder ungemünzt, muß dies selbst in der Versicherungspolice zum Ausdruck bringen und zu erkennen geben, andernfalls soll die Versicherung keinen Wert haben."

55) Nach der spanischen Ordonnanz von 1538 (vgl. S. 10) führt die unterbliebene Aufzählung leichtverderblicher Güter nicht zu einem Verlust des Versicherungsschutzes sondern lediglich zur Auszahlung einer herabgesetzten Vers.Summe.

bedingten Einschränkung auch in bezug auf die versicherten Interessen noch nicht gesprochen werden. Mit Sicherheit geben die Usancen keinen Aufschluß über die Existenz schadenbeschränkender Klauseln, so daß auch im Rahmen der Ordonnanz von 1563 die Frage nach ihrem Bestehen insgesamt negativ beantwortet werden muß.

4) Die Ordonnanz von 1570

Nach dem zeitweiligen Verbot der Seeversicherung durch die Ordonnanz vom 31. März 1568 (56) hat der spanische Hof am 20. Januar 1570 ein Gesetz erlassen, das maßgebend für viele Jahre werden sollte. (57) Zum Zwecke der Erleichterung des Abschlusses eines Versicherungsvertrages und damit jene, "die Verträge abfassen, ein gelungenes Formular besitzen und darin keine Fehler machen und fortan alle Eventualitäten eines Prozesses vermeiden," (58) enthält diese Ordonnanz wie die vorangegangene von 1563 eine Musterpolice auf der Grundlage der universalen Deckung. Die Police endet mit den Worten:

"Alles ter goeder trouwen, ende zonder bedrogh oft arghelist, onder die verbintenisse van alle zyne goeden, renuncerende by trouwe ende eede tot alle zaken, desen ieghenwoordighe contrarie zynde." (59)

Der darin zum Ausdruck kommende grundsätzliche Verzicht auf Abreden, die dem geltenden Recht entgegenstehen, bedeutet freilich noch nicht den Ausschluß der Vereinbarung risikoumschreibender Klauseln. Nur dann, wenn die Ordonnanz selbst eine solche Vereinbarung verbietet, wären sie und damit auch die schadenartbeschränkende Vereinbarung durch den zitierten Absatz der Musterpolice ausgeschlossen. Ein derartiges Verbot scheint bestanden zu haben. Es wird zwar nicht unmittelbar, aber mittelbar dadurch ausgesprochen, daß der Gesetzgeber in Art. 23 u. 24 die Haftung des Versicherers für einen Beschädigungsschaden im Fall der Detention abzüglich einer 1 %igen Franchise ausdrücklich vorsieht. Ein Gleiches muß für alle übrigen Beschädigungsfälle gelten, denn die Praxis verwendet, wie eine im Jahre 1591 "naer form vann die Ordonantie gemact durch S. Maïtt. den 20. January 1570" ausgestellter Antwerpener Police erkennen läßt, keine die grundsätzliche Haftung des Versicherers beschränkende Klausel. (60)

56) Durch das von Herzog Alba am 31. 3. 1568 erwirkte Verbot sollten die niederl. Schiffe indirekt zu vollständiger kriegerischer Ausrüstung und zum Kampf mit England gezwungen werden.

57) abgedruckt bei Pardessus, Bd. 4, S. 103 ff.

58) Art. 34.

59) "Alles zu guter Treue und ohne Betrug und Arglist, unter der Verpflichtung der Haftung mit allen Gütern und unter Verzicht bei Treue und Eid auf alles, was dem Gegenwärtigen entgegensteht."

60) Die Vertragsurkunde ist wiedergegeben bei Kiesselbach, Entwicklung der Seeversicherung, S. 161, dort allerdings unter dem Jahr 1571.

Zusammenfassung

Aus den zur Verfügung stehenden Materialien wird ersichtlich, daß es der Gesetzgeber in aller Regel bei Vorschriften beläßt, die mittelbar auf den Umfang des vom Versicherer zu tragenden Risikos einwirken, sei es, daß durch Beschränkung der Versicherungssumme und der damit verbundenen Erhöhung des eigenen Risikos der Widerstandswille und die eigene Vorsicht des Versicherungsnehmers gestärkt werden, - man denke an die erwähnte Piratenbestimmung in Art. 22 der Ordonnanz von 1549 - sei es, daß die Besichtigung der Schiffe vor ihrer Abfahrt angeordnet oder bestimmt wird, daß der Versicherungsnehmer zur Erhaltung des Versicherungsschutzes das Schiff spätestens 15 Tage nach Ankunft oder bei einer Versicherung von Hafen zu Hafen binnen 24 Stunden zu entladen habe. In bezug auf die unmittelbare Einflußnahme des Gesetzgebers auf das vom Versicherer zu tragende Risiko ist festzustellen, daß er für den Versicherer keine Erleichterung vorsieht, die in der Beschränkung seiner Haftung auf bestimmte Schadensarten begründet ist. Allenfalls kann die spanische und in den Usancen Antwerpens wiederkehrende Vorschrift, daß der Versicherer für Schäden an bestimmten leichtverderblichen Gütern nicht hafte, als risikobeschränkend bezeichnet werden. Sie wäre dann allerdings als Interessenbeschränkend und nicht als schadensartbeschränkend anzusehen.

Grundsätzlich bleibt es bei der überkommenen Gepflogenheit, das Risiko dadurch zu kalkulieren, daß der Alleinversicherer die Versicherungssumme auf drei Viertel oder sieben Achtel des Versicherungswertes festsetzt oder mehrere Versicherer für ein gemeinsames Unternehmen jeweils nur in Höhe eines bestimmten Teiles der Versicherungssumme zeichnen. Der Versicherungswert bestimmt sich nach dem Einkaufspreis zuzüglich der Versandkosten und der Auslagen, und für den Fall, daß der Einkaufspreis nicht ermittelt werden kann, nach dem an der Zollgrenze deklarierten Wert.

II. in Holland

Das enge Verhältnis zwischen Holland und Spanien ist bereits an anderer Stelle angedeutet worden. Es leuchtet ein, daß auf Grund der starken politischen Abhängigkeit des Landes von Spanien das Rechtsleben in Holland sich nur langsam zur Selbständigkeit entfalten konnte. Bis zur Unabhängigkeit des Landes im Jahre 1581 (61) galten dort im wesentlichen die spanischen Gesetze, auf deren Inhalt und Auslegung Bezug genommen wird. Die unabhängig von diesen örtlich befolgten Usancen und die Statuten der Stadtmagistrate von Amsterdam, Rotterdam und

61) Die politische Anerkennung erfolgte erst 1648 mit dem westfälischen Frieden. vgl. Stein, 1581.

Middelbourg enthalten als dritte Säule des Seeversicherungsrechts im holländischen Bereich in bezug auf die Zulässigkeit schadenbeschränkender Vereinbarungen keine Neuerungen. Auch die Praxis läßt es an risikobeschränkenden Abreden fehlen. Weder der Versicherungsvertrag von 1563 noch die Antwerpener Police aus dem Jahre 1591 geben Aufschluß über eine diesbezügliche Sondervereinbarung.

III. in Frankreich

Ebenso wie in Italien hat in Frankreich die Handelspraxis die wesentlichen Seeversicherungsgrundsätze entwickelt lange bevor sich der Gesetzgeber der Materie annahm. Allerdings hat es gerade in Frankreich länger als in den anderen europäischen Ländern gedauert, bis es vom *foenus nauticum* zum Abschluß echter Versicherungsverträge kam. Zu sehr blieb insbesondere der südliche Teil des Landes mit dem römischen Rechtskreis verbunden. Noch im 16. Jahrhundert war das Seedarlehen häufiger als der Versicherungsvertrag. Selbst die Ordonnanz von 1681 widmet dem Seedarlehen als "*contrat à la grosse aventure*" neben der eigentlichen Versicherung in Buch III Titel 5 noch ebenso ein eigenes Kapitel wie der Code de Commerce von 1807 in den Art. 311 bis 331.

1) Die Eigenständigkeit früher französischer Versicherungspraxis

Es mag sein, daß auch in Frankreich fremde Kaufleute und vor allem Italiener dazu beigetragen haben, die Versicherung zu entwickeln. Dennoch gibt es keine direkte innere Verbindung zwischen den ersten französischen Policen und den Urkunden derselben Art, die anderswo aus dieser Epoche existieren. Der hauptsächliche Unterschied liegt darin, daß der französische Versicherungsvertrag unmittelbar dem Konnossement, das gleichfalls in der Urkunde verbrieft war, folgt. Ferner ist z. B. in den aus früherer Zeit erhaltenen *Bordeaulaiser* Policen von 1525 und 1552 der Prämienbetrag nicht aufgeführt. (62)

Ein weiterer wichtiger Unterschied besteht darin, daß die erwähnten Policen nicht von der Allgefahrendeckung ausgehen. Durch Kontrakt vom 27. Oktober 1525 versichern zwei Händler aus Bordeaux bis zum Betrag von 700 Goldtalern das Schiff "*La Marie*" aus Penmarch, Bretagne, seine Takelage und Ausrüstung lediglich gegen Kriegsgefahr für die Reise von Bordeaux nach Antwerpen. Auch der Seeversicherungsvertrag aus Bordeaux vom 17. März 1552, der sich auf das Schiff "*Marie de Morlagne*" und seine Besatzung bezog, galt ausdrücklich nur

62) Hubrecht, Zur Geschichte der Versicherung in Frankreich, *Vers.Arch.* 1955, 41 (49).

"au cas que ledit maistre, compagnons et navire
susdits fussent prins et pilletz par lesdits ennemis
espagnolz.. (63)"

Bei dieser bereits sehr eingeschränkten Versicherung ist es verständlich, wenn nicht noch zusätzliche Beschränkungen des Risikos durch besondere Vereinbarungen in Betracht kamen.

2) Der Guidon de la mer von 1556

Das erste französische Seeassekuranzgesetz stammt aus dem Jahr 1556. Unter dem Titel "Guidon de la mer" wurde in Rouen eine Kodifikation geltenden Rechts geschaffen, die alle hauptsächlich die Versicherung betreffenden bisher üblichen Gebräuche und Gewohnheiten zusammenfaßte und diese neben das Seedarlehen stellte. Inhaltlich ist dieses Gesetz im wesentlichen eine Zusammenstellung in Holland um 1550 geltenden Rechts und eine Anlehnung an die Ordonnanz von Barcelona aus dem Jahre 1435. (64) Es enthält daher bereits bekannte Prinzipien und Vorschriften wie die Universalität der gedeckten Gefahren, das Gebot der Erwähnung des Eigentümers der versicherten Güter - weil Feindesgut nicht versichert werden durfte - und den Ausschluß leichtverderblicher Ware vom Versicherungsschutz; der französische Gesetzgeber läßt es jedoch nicht mit einer bloßen Wiederholung bewenden. Im Gegensatz zu den spanischen und holländischen Vorschriften, die sich mit der Enumeration der Gegenstände begnügen, die vom Versicherungsschutz ausgenommen sein sollen, wird nach dem Recht von Rouen die Haftungsfreistellung für die aufgezählten Güter bei Hinzutreten von bestimmten Gefahrereignissen wiederaufgehoben: Der Versicherer haftet für Schäden an Waren wie Salz, Wein, Gemüse, Melasse und Heringe im Falle des Sturms, des Seewurfs, der Plünderung und Veruntreuung, sofern der Schaden 5 % übersteigt. Wäre der dieser Regelung zugrundeliegende Sachverhalt nicht bereits vom Gesetz erfaßt sondern frei vereinbar, verdiente diese Abrede die Formulierung: "frei von Schäden für Salz, Wein, Gemüse etc. außer im Fall des Sturms, der Plünderung und Veruntreuung."

3) Die Ordonnanz von 1681 und der Code de Commerce von 1807

Die erwähnte Bestimmung des Guidon de la mer von 1556 ist weder in der "Ordonnance touchant la marine" von 1681 noch in dem darauf aufbauenden Code de Commerce von 1807 zu finden. Nach der Ordonnanz von 1681 haftet der Versicherer zwar weiterhin universal für:

63) Hubrecht, Vers.Arch, 1958, 349 Anhang.

64) Pardessus, Bd. 4, S. 230.

"toutes pertes et dommages qui arriveront sur mer tempeste, naufrages, échouemens, abordages, changemens de route, de voyage, ou de Vaisseau, jet, feu, prise, pillage, arrest de Prince, déclaration de guerre, représailles, et généralement toutes autres fortunes de mer." (65)

Besonders leichtverderbliche Waren werden jedoch nicht mehr enumeriert. Ihre fehlende Aufzählung bedeutet indessen nicht, daß die sie betreffende Bestimmung vergessen oder nicht mehr zulässig ist. Aus den in den Ausführungen Valins enthaltenen Materialien zur Ordonnanz von 1681 geht hervor, daß die Ordonnanz wesentlichen Bezug neben den Gesetzen Antwerpens und Amsterdams auf den Guidon de la mer nimmt. Ferner folgt aus dem Bericht Colberts an seinen Sohn, den Marquis de Seignelay, daß der Ordonnanz die Sammlung und systematische Erfassung aller bisher üblichen Gesetze der europäischen Staaten vorausging. Wenn dennoch auf die Übernahme der Vorschrift von Rouen verzichtet worden ist und es mit dem allgemeinen Hinweis, daß Waren, die leicht verderben und auslaufen, in der Police aufgeführt werden müssen, sein Bewenden hatte, dann nicht deshalb, weil man sie mit den Grundsätzen der Versicherung unvereinbar hielt, sondern eine derartige Regelung zukünftig privater Vereinbarung überlassen wollte. In der Pariser Police von 1840 lautet dann auch die entsprechende Klausel:

"Sont franc d'avaries particulières: les fruits verts et secs, les fromages, les laines en suint, le sel, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles et les marchandises sujettes à la rouille; cependant en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous deduction de quinze pour cent de la valeur assurée."

Diese Klausel ist zu einer echten schadensartbeschränkenden Klausel ausgestaltet. Die in der Reihenfolge der enumerierten Waren besonders auffällige Übereinstimmung mit den zitierten spanisch, holländischen Vorschriften, die sich mit leichtverderblichen Gütern befassen, erhärtet die These, daß diese Vorschriften nicht nur ihrer Entstehungsgeschichte entsprechend im Zusammenhang mit den Beschaffenheitsschäden gesehen werden müssen, sondern auch als interessenbeschränkende Normen neben den interessenbeschränkenden Klauseln Wegbereiter auch für die weitere Art der risikoumschreibenden Vereinbarungen, den schadensartbeschränkenden Klauseln, gewesen sind.

In der ausgeführten Ausgestaltung unterscheidet sich die französische Strandungsklausel von der später in Deutschland üblich werdenden einmal dadurch, daß sie den Strandungsfall mit Bruch als eine der möglichen Ausnahmen von der Haftungsbefreiung für Beschädigungsschäden neben die Kollision stellt, zum andern dadurch, daß sie nach altem

65) Art. 26 der Ordonnanz von 1681, abgedruckt bei Pardessus, Bd. 4, S. 370 ff. bzw. Art. 350 CdC.

Vorbild nicht auf die Enumeration bestimmter Güterarten verzichtet.

Mit geringfügigen Veränderungen findet die Klausel auch heute noch in der Praxis Verwendung. (66)

Zusammenfassung:

Die vor Eingreifen des Gesetzgebers in Frankreich existierenden Versicherungsverträge enthalten keine risikobeschränkenden Klauseln, und damit auch keine schadenartbeschränkenden Vereinbarungen, da auf Grund der besonderen geographischen und politischen Situation Versicherung jeweils nur für ganz bestimmte Seegefahren genommen wurde. Auch in Frankreich schränkt der Gesetzgeber die Haftung des Versicherers durch die bereits bekannte gesetzlich normierte Klausel "frei von Schäden" für besonders aufgeführte Güter ein, hebt indessen diese Einschränkung - anders als bisher üblich - bei Hinzutreten von weiteren Gefahrenmomenten (Sturm, Plünderung, Veruntreuung) wieder auf. Seit der Ordonnanz von 1681 wird der grundsätzliche Ausschluß für leichtverderbliche Ware vom Versicherungsschutz der Vereinbarung durch die Parteien überlassen, die, wenn sie den Ausschluß vom Versicherungsschutz erreichen wollen, dies ausdrücklich durch entsprechende Klausel vermerken und zumindest seit 1840 den Strandungsfall als besonderes, den Haftungsausschluß wiederaufhebendes Ereignis neben die Fälle des Sturms und der Plünderung stellen.

IV. in England

Im Gegensatz zu Frankreich läßt sich in bezug auf England mit Sicherheit feststellen, daß italienische Kaufleute das Institut der Seeversicherung auf der Insel bekannt machten. Es ist verbürgt, daß Italiener, die als Agenten des Papstes und Bankiers der englischen Könige vielfach begünstigt waren, ihre Gütertransporte zum Festland versichert haben. (67) Unter Engländern selbst blieb freilich der Abschluß von Seeversicherungsverträgen bis in das 17. Jahrhundert wenig verbreitet, auch wenn das Statut Elisabeth I. von 1601 in der Präambel die Versicherung mit den Worten:

"whereas it hath bene tyme out of mynde an usage amongste merchantes. . to give some consideracion of money to other persons, to have from them assurance. ." (68)

66) In der Police von 1924 werden lediglich die bisher gesondert in der Klausel enumerierten Güter in eine allgemeine Tabelle mitaufgenommen und den Ausnahmefällen der Kollision und Strandung die Ereignisse Schiffbruch und die mit dem Anlaufen eines Nothafens verbundene teilweise Entladung des Schiffes hinzugefügt. Die "police française d'assurance maritime sur facultés" von 1947 vereinfacht die Strandungsklausel durch Verzicht auf die Tabelle.

67) Goldschmidt, Universalgeschichte, S. 368, Fußnote 105.

68) Pardessus, Bd. 5, S. 189 ff.

als ein Institut aus unvordenklicher Zeit erwähnt. Die im Jahre 1531 nach dem "Seerechte, Vsantie vnd Costume der Stadt Lunden yn Engelandt" abgeschlossene Versicherung des Gottschalk Remlynkaad (69) muß ebenso als ein vereinzelt Zeugnis angesehen werden wie die versicherungsrechtlichen Maßnahmen des englischen Finanziers Sir Thomas Gresham zur Zeit der Königin Elisabeth I. (70)

1) Gesetzgebung und Versicherungspraxis

Auf Grund der besonderen Eigenart seines Rechtslebens kennt England im Verhältnis zu anderen europäischen Ländern wenig Recht in Gesetzesform. Das Institut des common law, das bis heute dem statute law an Bedeutung vorangeht, läßt es selten zu einer gesetzgeberischen Tätigkeit des Parlaments kommen. Dadurch finden sich Rechtsgrundsätze weniger in Gesetzen als in einzelnen Gerichtsentscheidungen. (71) Da der Bereich der Seeversicherung hiervon nicht ausgenommen ist, sind die Materialien für ihre nähere Ausgestaltung im allgemeinen und für schadensumschreibende Klauseln im besonderen - ihr Vorhandensein unterstellt - in erster Linie dort und in den Versicherungsverträgen als deren Gegenstand zu suchen.

2) Das Lloyds Policenformular von 1779

Die englischen Versicherungsverträge sind spätestens seit 1779 formalisiert nach dem am 12. Januar beschlossenen Lloyds Policenformular abgefaßt, das auch heute noch mit geringfügigen Abweichungen Verwendung findet. (72)

69) Plass, Geschichte der Assekuranz, S. 42.

70) ders., S. 37; Kiesselbach, Entwicklung der Seeversicherung, S. 51. Als Royal agent in Flandern beauftragte Gresham seinen Residenten Michel von Dorovy, in Hamburg drei Schiffe zu chartern. Auf jedes Schiff sollten 2000 Pfund riskiert werden, von denen aber jeweils nur 1000 Pfund versichert werden sollten. Als Schutz für den unvericherten Rest erbat Gresham einen Konvoi.

71) Im Gegensatz zum statute law, dem vom Parlament gesetzten Recht, beruht das common law nicht auf einseitiger Schöpfung. Es besteht seit unvordenklicher Zeit und findet seine schriftliche Feststellung in den Gerichtsentscheidungen. Dadurch wird der Richter jedoch nicht zum Gesetzgeber. Vielmehr geht man davon aus, daß das Recht ungeschrieben vorhanden ist, und der Richter es mit seiner Entscheidung lediglich verkündet. Auf diese Weise wird jedes Urteil ein Regelfall für die Zukunft, von dessen ratio decidendae nur bei unterschiedlichem Tatbestand abgewichen werden darf.

72) Die einzige Änderung betrifft die Überschrift im Jahr 1850. vgl. Ulrich ZfVW Bd. 8, S. 214; Idelson, ZfVW, Bd. 4, S. 352 (354). Nach Pauly S. 9, geht die Police auf das Jahr 1613 zurück. Ihr Text findet sich bei Benecke, Bd. 2 Anhang bzw. in MIA 1906 Anhang.

a) Der Grundsatz der "named perils"

Die Lloyds Police enthält die vom Versicherer übernommenen Gefahren abgesondert aufgezählt und genannt:

"..touching the adventures and perils which we the assurers are contented to bear and to take upon us in this voyage: they are of the seas men of war, fire enemies, pirates, rovers thieves, jettisons, letters of mart and countermart, surprizals takings at sea, arrests, restraints and detainments of all kings princes and people, of what nations, condition or quality soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment or damage, of the said goods and merchandises and ship or any part thereof.."

Damit wird klargestellt, daß das englische Recht nicht vom Prinzip der bisher üblichen Allgefahrendeckung, sondern vom Grundsatz der named perils ausgeht. Die Ersatzpflicht des Versicherers bezieht sich nur auf solche Schäden, die auf eine ausdrücklich als versichert bezeichnete Gefahr im Sinne eines gefährlichen Ereignisses zurückzuführen sind. (73) Für einen Großteil der transportierten Güter ist es dem englischen Versicherer freilich ebensowenig möglich, diese im Grunde nahezu ebenso umfassende Garantie zu übernehmen wie dem spanischen oder holländischen. Das gilt in besonderem Maße für Waren, die der Beschädigung infolge der Lagerung während des Transports an Deck ganz besonders ausgesetzt sind, wie für Güter, die derart leicht zu beschädigen oder geringwertig sind, daß die Festsetzung von Befreiungsprozenten unendlich ist. Anders jedoch als Spanien und in Holland, wo diesem besonderen Umstand durch ein Gesetz entsprochen wird, bleibt für die entsprechende Einschränkung des Risikos in England wegen der eingangs geschilderten rechtlichen Besonderheiten nur die vertragliche Vereinbarung.

b) Die Einschränkung "free from average unless stranding"

Entsprechend haben die englischen Versicherer in London schon im Jahre 1749 eine Klausel entwickelt, die seit dieser Zeit fester - allerdings abdingbarer - Bestandteil jeder Police ist und der demzufolge fast gesetzesähnlicher Charakter zukommt. Sie lautet heute:

"Corn, fish, salt, fruit, flour, and seed are warrented free from average unless general or the ship be stranded sugar, tobacco, hemp flax, hides and skins are warrented free from average under five pounds per cent; and all other goods, also the ship and freight are warrented free of average under three pounds per cent, unless general, or the ship be stranded."

Nach der Legaldefinition in Ziff. 13 der Anlage zur Londoner Police

73) Enge, Verschuldenstatbestände in der deutschen und englischen Seeversicherung, VersR. 1965, 309; Seekaskoversicherung nach englischen und deutschen Bedingungen VersWesen, 1969, 200; Idelson, ZfVW Bd. 4, S. 357; Ulrich, ZfVW Bd. 8, S. 214.

im MIA 1906 (74) bedeutet "average unless general", daß der Versicherer für den "partial loss" des Versicherungsgegenstandes im Strandungsfall eintritt. Der Begriff des "partial loss" wiederum wird in Art. 56 MIA 1906 mit "any other than a total loss" definiert, so daß die Klausel zusammengefaßt die Bedeutung hat: "frei von besonderer Havarie außer wenn das Schiff gestrandet ist" bzw. "frei von Teilschaden außer im Strandungsfall". Als Oberbegriff umfaßt der Begriff Teilschaden dabei alle Schäden, mögen diese durch den Verlust eines Teils des versicherten Guts oder durch seine Beschädigung herbeigeführt worden sein. (75) Im einzelnen umfaßt der Teilschaden:

a) den partiellen Totalschaden. Dieser liegt vor, wenn von einer aus einer Mehrheit von einzelnen Stücken bestehenden Versicherung ein Stück oder einzelne Stücke verlorengegangen sind und diese nicht durch die Klausel "jedes Collo eine Taxe" als getrennt versichert anzusehen sind.

b) eine Beschädigung in dem Sinne, daß die versicherte Sache durch ein Ereignis beschädigt worden ist, und die Beschädigung nicht zu einer vollständigen Vernichtung ihrer ursprünglichen Beschaffenheit geführt hat.

c) die Kosten, die infolge einer versicherten Gefahr von Versicherungsnehmer fremden Personen zur besonderen Havarei aufgewendet werden mußten.

Für die bezeichneten Güter ist festgelegt, daß der Versicherer nur haftet, wenn die Höhe des Schadens bestimmte Prozente des Börsenwertes überschreitet, es sei denn, daß ein Strandungsfall vorliegt. Tritt dieser Fall ein, ist nicht erforderlich, daß der vorhandene Schaden in einem ursächlichen Zusammenhang mit dem Strandungsfall steht. In dem bezeichneten Ausnahmefall haftet der Versicherer für den sonst freigezeichneten Schaden, ohne daß es auf den Kausalzusammenhang zwischen Strandung und Schaden ankommt, vorausgesetzt, daß zur Zeit der Strandung die Gefahrtragung des Versicherers begonnen hatte und die versicherte Ware sich an Bord befand. Es werden entsprechend der Auslegungsregel in Ziff. 14 zur Anlage der Londoner Police:

"Where the ship has stranded, the insurer is liable for the expected losses, although the loss is not attributable for the stranding provided that when the stranding takes place the risk has attached and, if the policy be on goods, that the damaged goods are on board.."

74) Zurückgehend auf einen Entwurf von 1894 bezweckt der Marine Insurance Act von 1906 keine abschließende Regelung, sondern lediglich die Zusammenfassung des bisher geltenden Rechts (vgl. im einzelnen Pauly, S. 10 ff.). Er nimmt den Text der bisherigen Versicherungspolice als Mustervertrag im Anhang auf, ohne am Grundsatz der named perils oder der erwähnten Klausel etwas zu ändern und kann deshalb zu ihrer Auslegung herangezogen werden.

75) Voigt, SeeversR., S. 604 u. 635.

bereits vor Strandung entstandene Schäden selbst dann vergütet, wenn im Augenblick der Strandung kein Verlust eingetreten sein sollte. (76) Der Grund für diese großzügige Regelung wird darin gesehen, daß bei Seeschäden die Feststellung sehr große Schwierigkeiten bereitet, ob der Schaden tatsächlich durch eine Gefahr der See(Strandung) eingetreten, oder etwa auf eine natürliche Beschaffenheit der Ware zurückzuführen ist, und der Versicherer andernfalls immer Gefahr laufen würde, für einen Schaden zu haften, für den er nicht einzustehen braucht. (77) Während nach spanisch holländischem Recht diese Überlegung der Grund gewesen ist, die Haftung des Versicherers für leichtverderbliche Waren ganz auszuschließen, trägt das englische Recht dem Gedanken Rechnung, indem es die generelle Haftung des Versicherers anordnet. (78)

Da jedoch nach englischem Recht die Haftung des Versicherers in allen Fällen vom Eintritt der Strandung abhängt, wenn auch der Schaden auf die Strandung nicht unbedingt zurückzuführen sein muß, ist es von großer Bedeutung zu wissen, was in England unter "Strandung" verstanden wird.

c) Der Strandungsbegriff

Eine Strandung liegt vor, wenn das Schiff auf irgendein Hindernis auffährt und eine meßbare Zeit sitzen bleibt. Sie ist nicht gegeben, wenn das Schiff auffährt und weitergleitet, wobei es unerheblich ist, ob es

- 76) Dieser Grundsatz kommt schon 100 Jahre früher in der Rechtsprechung zum Ausdruck. So hatte in dem Rechtsstreit *Burnett v. Kensington* der Richter entschieden:

"Selbst wenn ein Schiff strandet und die Ladung keinerlei Schaden erleidet, das Schiff aber später von schlechtem Wetter ergriffen und die Ladung einem Havarieschaden von 90 % unterworfen wird, die Versicherer den ganzen Verlust zu tragen haben, wenn auch kein einziger Teil desselben der erfolgten Strandung zugeschrieben werden kann."

vgl. Benecke, System des Assekuranzwesens, Bd. 1, S. 446.

- 77) Auch nach englischem Recht haftet der Versicherer nicht für den Verlust durch Selbstverderb, weil der Schaden nicht auf eine Seegefahr zurückzuführen ist.
- 78) Die großzügige englische Regelung erfährt allerdings in den ICC von 1958 eine Einschränkung dahin, daß gem. § 6 der Versicherer nur dann noch zur Zahlung verpflichtet ist, wenn der Schaden billigerweise der Strandung zugerechnet werden kann. ("... loss, which reasonably be attributed to collision or contact with any external substance other than water.") Die Auffassung Thäslers in *VersWesen* 1957, 473, daß der Schaden in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Auflaufen gestanden haben müsse, beruht auf einer Verkenntung des Begriffs "reasonably be attributed to". Es hätte "proximately caused by" heißen müssen, wenn es auf den unmittelbaren Zusammenhang ankäme. (vgl. § 55, Abs. 1 MIA 1906).

dabei Schaden leidet. (79) Ein Schiff, das auf Felsen aufstößt und nach einer Minute wiederabkommt, gilt danach nicht als gestrandet.

d) Die Haftung des Versicherers

Im Versicherungsfall ersetzt der Versicherer den ganzen Schaden, d. h. inklusive der Befreiungsprozente, soweit der Schaden die vereinbarte Grenze von 5 % bzw. 3 % des Börsenwertes übersteigt. (80) Die 5 %ige Befreiung bezieht sich auf Artikel, die der Beschädigung durch Seewasser in besonderem Maße ausgesetzt sind (enumerated articles), die 3 %ige auf Ladung im allgemeinen (other goods).

Zusammenfassung:

Der Vergleich der englischen Klausel mit den die Befreiung des Versicherers von der Haftung für die Beschädigung leichtverderblicher Waren betreffenden holländischen Gesetzen legt die Vermutung nahe, daß die englische Versicherungspraxis sich nach Bekanntwerden des Instituts durch italienische Kaufleute am holländischen Vorbild orientierte. Sie unterscheidet sich von ihrem Vorbild dadurch, daß sie vom Grundsatz der Allgefahrendeckung abgeht und die nähere Regelung der Haftung für leichtverderbliche Güter, statt sie dem Gesetzgeber zu überlassen, wie in Frankreich durch vertragliche Vereinbarung trifft. Danach haftet der englische Versicherer für Teilschäden vorbehaltlich einer zu vereinbarenden Entlastungsklausel, wobei die Vertragschließenden die zugleich vereinbarte Haftungsfreistellung als wiederaufgehoben betrachten, wenn der Strandungsfall eintritt. Ferner unterstreicht der Vergleich der englischen Klausel mit den spanisch-holländischen Vorschriften über die Haftung des Versicherers für Schäden an leichtverderblicher Ware die These, daß diese Vorläufer der schadenartbeschränkenden Beschädigungsklausel gewesen sind. Gemessen an den Motiven, die den Gesetzgeber zur Einführung dieser Vorschriften veranlaßt haben, erscheinen die Normen zunächst zwar als Vorläufer des § 86 ADS indem sie wegen der schwer zu treffenden Feststellungen Schäden an leichtverderblichen Waren, weil diese von Natur aus zu Schäden neigen, von vornherein den vom Versicherungsschutz genommenen Beschaffenheitsschäden zuordnen. Aber darin erschöpft sich die Bedeutung dieser Vorschriften für die weitere Entwicklung der Seeversicherung nicht. Die Normen sind risikoumschreibend. Indem sie das versicherte Interesse umreißen, sind sie Vorbild für die interessenbeschränkenden Vereinbarungen und, wie die auffällige Übereinstimmung in Reihenfolge und Art der aufgezählten Güter bei Gesetz und englischer Vereinbarung deutlich zeigt, zugleich Richtpunkt für die schadenartbeschränkenden Klauseln als weiterer Unterart risikoumschreibender Vereinbarungen.

79) Lord Justice Ellenborough, zitiert bei Benecke, Bd. 2, S. 378; Girtanner, Ass. JB 3, 305 (310).

80) Benecke, Bd. 2, S. 372.

V. in Deutschland (Hamburg)

Man kann annehmen, daß die hanseatischen Kaufleute in Brügge und im Stahlhof in London mit dem Versicherungsinstitut bekannt geworden sind. Immerhin unterhielt die Hanse dank der Charta mercatoria von 1303, die ihr das Recht einräumte, auf der Insel frei zu verkaufen und einzukaufen, besonders mit England enge Handelsbeziehungen. Dieser Umstand gibt Anlaß zu der Annahme, daß die Hanse die Seeverversicherung in Deutschland eingeführt und sich ihrer vornehmlich bedient hat. Allein wie die Ausschließung der Fremden allezeit einer der vornehmsten Grundsätze der Hanse war, hielten die abgeschlossene Lebensweise und die Abneigung gegen alles Fremde die in der Hanse verbundenen Kaufleute davon ab, Fortschritte anderer kennenzulernen und anzunehmen. (81) Hinzu kommt, daß im Nordseeverkehr kein allzu dringendes Bedürfnis nach einer versicherungsrechtlichen Sicherheit bestand. Während etwa die Italiener lange Transportwege zu überwinden hatten und Schiffe benutzten, die im Vergleich zu denen der Hanse weitaus größer waren, blieb der Seeverkehr der Hanse auf die Verbindung zwischen den Kontoren in London, Brügge, Bergen und den Ostseehäfen mit relativ kleinen Schiffen beschränkt. Zur Verminderung der Gefahr pflegte die Hanse die Ware auf mehrere Schiffe zu verteilen und so auf das einzelne Schiff jeweils nur einen bestimmten Wert zu riskieren. Da die Schiffe regelmäßig in größeren Verbänden segelten, bot sich hierzu reichlich Gelegenheit. (82) Im Gegensatz zu Frankreichs Küsten war auch die Seeräuber Gefahr dank der Orlogschiffe gering, die auf die Piraten systematisch Jagd machten. (83) Wie wenig Neigung zum Abschluß von Versicherungsverträgen im Nordseebereich ganz allgemein noch im Jahre 1629 bestand, erhellt aus dem Gutachten holländischer Kaufleute über die Einrichtung einer Zwangsversicherungsanstalt für die Generalstaaten, demzufolge von einer Vielzahl einzelner Schiffspartenbesitzer das Risiko bei kleineren Reisen lieber selbst getragen und auf Waren höchstens dann Versicherung genommen wurde, wenn es sich um eine erhebliche Partie handelte. (84)

Die niedrigen Prämiensätze für Reisen von Hamburg nach Norwegen mit 2 1/2 %, nach Bremen mit 1 1/2 %, Holland 2 % und Lissabon mit 5 % in den Jahren 1617 und 1625 sind ein zusätzliches Indiz dafür, wie schwer der Versicherung der Durchbruch gerade in Deutschland wurde. Ein Hamburger Kaufmann, der seine Ablehnung gegenüber der Versicherung in die Worte faßte:

"Warum soll man solche Körper lebendig machen,
dessen Tugenden gantz unbekandt sind? und hingegen
einen anderen entseelen, der unsere gantze zeitliche

-
- 81) Über die Lebensgewohnheiten und Organisation der hanseatischen Kaufleute im Londoner Stahlhof vgl. Plass, Geschichte der Assekuranz.
82) vgl. die Praktiken des Kaufmanns Mathias Hoep aus dem Jahre 1568, dargestellt bei Kiesselbach, S. 10.
83) Dem Unwesen der gefürchteten Vitalienbrüder Störtebeker, Wigmann und Kniephof wurde auf diese Weise 1525 ein Ende gesetzt.
84) Kiesselbach, S. 27.

Wohlfahrt zuwege bringet?" (85)

dürfte sich in seiner Meinung mit vielen seiner Zeitgenossen einig gewußt haben.

Eingeführt wurde das Versicherungsinstitut nicht durch die Hanse sondern durch Holländer und emigrierte Portugiesen, welche die beginnenden Kriegswirren der niederländischen Freiheitskriege um 1568 nach Hamburg verschlagen hatten. (86) Es leuchtet ein, daß die ersten hamburgischen Versicherungsverträge aus diesem Grunde und auch deshalb, weil der Handel gerade mit den Niederlanden sehr intensiv war - im Jahre 1625 führen nicht weniger als 34 % der aus Hamburg auslaufenden Schiffe nach Holland (87) - stark von holländischem Recht beeinflußt war. Die ersten hamburgischen Policen verweisen deshalb ebenso auf die Usancen der Stadt Antwerpen wie die einheimischen. (88) Inhaltlich decken sie sich gleichfalls mit dem niederländischen Vorbild. Auch der hamburgische Versicherer übernimmt

"alle Gefar von der Sehe, von feuer und Winden, von freunden und fienden, von Brieuven, von Marcken und von Kegenmarken, von Arresten und aufhaltungen, von Koningen, Fürsten und von wohern selches mochte geschehen" (Police von 1590).

Wegen der eingangs geschilderten besonderen Seefahrtpraktiken ist es jedoch nicht verwunderlich, wenn der Versicherer auf besondere risikoumschreibende Klauseln verzichtete. Er übernahm das Risiko umfassend und ohne Einschränkung:

"Wir stellen uns von Alle zu alle an die Stedt von Euch Hans de Schott, umb euch zu entfreen und schadtlos zu halten von allem Verlust und Schaden, welche ihnen widerfahren muchten.."
(Police von 1590)

Dazu, daß das übernommene Risiko für die Versicherer dennoch kalkulierbar blieb, trugen sicherlich die erwähnten strengen Polizeimaßnahmen in ihrer Fernwirkung bei. Auch die Einführung der Beurfahrten

85) vgl. Plass, S. 130;

betr. Assekuranzgesellschaften.

86) Noch um 1620 waren mehr als 50 % der in Hamburg ansässigen Assekuradeure Niederländer und Portugiesen. vgl. Kiesselbach, S. 24; Liebig, S. 28; Knittel, Alte Assekuradeure und alte Gefahren, S. 8.

87) Kiesselbach, S. 26 u. 30.

88) Gemeint sind die Policen von 1590, 1591 und 1628, abgedruckt bei Kiesselbach als Anlage 2 - 4. Antwerpen war Bezugspunkt, weil die meisten Einwanderer von dort stammten.

wirkten stabilisierend auf das Risiko. (89) Nicht zu unterschätzen sind aber auch die Wirkungen der Verbesserung des Nachrichtenwesens auf die Versicherung. Sorgte bisher ein von Kaufleuten und Versicherern eingerichtetes Botenwesen für die Beschaffung der für die Versicherer notwendigen Nachrichten, trat an seine Stelle um 1650 das organisierte Postwesen mit weitaus schnellerem Nachrichtenfluß. Benötigte z. B. der Bote für die Strecke Amsterdam - Hamburg - Danzig im Jahre 1592 drei Wochen, bewältigte die preußische Post des Großen Kurfürsten dieselbe Strecke in nur zwölf Tagen. Die Versicherer wurden fortan zügiger über Ankunft und Abfahrt der Schiffe unterrichtet und Havariefälle ließen sich schneller und gerechter abwickeln. (90)

1) Die Hamburgische Assekuranz- und Havarei Ordnung von 1731

Die versicherungsrechtliche Gesetzgebung in Deutschland beginnt mit der Hamburgischen Assekuranz- und Havarei Ordnung von 1731. Zurückgehend auf den Entwurf des hamburgischen Senators Langenbeck aus dem Jahre 1722 und seit 1731 auch für Lübeck und den übrigen Ostseeraum in Geltung, besteht ihre besondere Bedeutung darin, daß sie das damals geltende Gewohnheitsrecht so, wie es sich aus dem holländischen Recht entwickelt hatte, zusammenfaßt. Auch wenn sie keine neuen Gedanken beinhaltet, bildet sie immerhin den Abschluß mit der Vergangenheit und die erste selbständige Rechtsgrundlage für das deutsche Versicherungsgeschäft.

a) Der Umfang des gedeckten Risikos

Entsprechend Art. 1 des 5. Titels AHO übernimmt der Versicherer "die Gefahr und den Risiko alles Schadens und Unglücks, so denselben (Gütern) ganz oder zum Theil, in bedachten oder unbedachten Fällen, auf einige Art und Weise zustoßen und überkommen könnte."

b) Die Einschränkung der umfassenden Risikodeckung

Es findet sich indessen keine vorformulierte Klausel, die bestimmte leicht verderbliche Ware vom Versicherungsschutz ausschließt und den Ausschluß im Fall der Strandung wieder aufhebt. Beschränkungen in der Haftung des Versicherers enthält die Assekuranzordnung, ausgehend von dem Grundsatz, daß der Versicherer den Versicherten nur

89) Bei der Beurtfahrt (Beurt = Reihe, Ordnung; holl.) handelt es sich um einen bis 1820 zwischen Hamburg und anderen europäischen Häfen mit der Besonderheit betriebenen Liniendienst, daß die ihn versehenen Schiffer in bestimmter Reihenfolge (Beurt) zu fahren hatten, die vom Beurtmeister streng überwacht wurde. Der Schiffer, dessen Beurtzeit gerade anließ, war allein berechtigt, Ladungen aufzunehmen und schloß die übrigen Schiffer für jeweils 14 Tage vom Geschäft aus. Er mußte seinerseits ohne das Recht der Auswahl jede Ladung annehmen, die innerhalb seiner Frist anfiel. vgl. Plass, S. 336.

90) Über die Bedeutung des Nachrichtenwesens für die Versicherung vgl. ferner Lodemann, drahtlose Telegraphie und Versicherung, ZfVW Bd. 7, S. 189.

vor den Folgen außergewöhnlicher Ereignisse zu schützen habe, in den folgenden Anordnungen:

aa) bei der Warenversicherung haftet der Versicherer nicht für den Verderb von Waren infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit oder Art der Verpackung, es sei denn, daß das Schiff angehalten worden oder der Schaden durch dazukommende äußere Gewalt verursacht worden ist.

bb) der Versicherer haftet für ein Verschulden des Schiffers nur, wenn der Versicherte vom Schiffer aus dem Schiff oder der Fracht keinen Ersatz erlangen kann; das jedoch nur, wenn das Schiff nicht wohlversehen und gedichtet oder die Ladung fehlerhaft gestaut sein sollte.

2) Der Allgemeine Plan von 1847

Nächst der Hamburger Assekuranz- und Havarei Ordnung von 1731 haben die Assekuranzgesellschaften, deren erste 1766 gegründet wurde, großen Einfluß auf die Entwicklung der Assekuranzbedingungen durch ihre Statuten, die sogenannten Pläne, ausgeübt. Unterschiede in der Abfassung dieser Pläne, deren sich auch bald Privatassekuradeure, die bei ihrem kleinen Geschäftsbetrieb nicht in der Lage waren, eigene Pläne aufzustellen, bedienten, machten es schon 1785 erforderlich, den Entwurf eines gemeinsamen Planes zu erstellen. Verwirklicht wurde das Vorhaben jedoch erst im Jahre 1847 (91).

a) Der Umfang des Versicherungsschutzes

In dem Allgemeinen Plan hamburgischer Seeversicherungen von 1847 ist das Prinzip des umfassenden Versicherungsschutzes in Art. 38 des 4. Titels wie folgt geregelt:

"Der Assekuradeur trägt allen Risiko und Gefahr, Schaden und Verlust, welcher den Schiffen und Gütern auf eine oder andere Weise, es sei durch Sturm, Ungewitter, Schiffbruch, Übersegelung, Strandung, Werfung, Brand, Nehmung und Plünderung, feindliche Anhaltung fremder Puissancen, Kriegsdeklarationen und Repressalien, Mißhandlung und Versehen oder Versäumnis des Schiffes und seines Volkes zustoßen kann, und überhaupt alle andere bedachte und unbedachte Zufälle insofern nicht dieselben besonders in dieser Ordnung eingeschränkt und ausgenommen, oder in diesen Policen ein anderes ausdrücklich ver-glichen worden." (92)

91) Die sogenannten "Bedingungen von 1800" fanden nicht die Billigung des Hamburger Senats. Vgl. Senatsbeschluß vom 2. 4. 1800, zitiert bei Kiesselbach S. 136. Der Allgemeine Plan von 1847 war für alle in Hamburg geschlossenen Versicherungen verbindlich, da alle Bevollmächtigten sich am 1. 1. 1849 verpflichtet hatten, nach diesen Bedingungen zu zeichnen. vgl. Plass, S. 334.

92) zitiert nach Benecke, Bd. 2 Anhang.

Der Allgemeine Plan von 1847 wiederholt damit inhaltlich die entsprechende Bestimmung der AHO von 1731, fügt jedoch zugleich in Anknüpfung an den Ausnahmeregelungsvorbehalt in seinem zweiten Titel Auslegungsregeln für eventuell stipulierte Klauseln hinzu. In § 93 des 2. Titels ist die schadenartbeschränkende Klausel "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" erstmalig in gesetzesähnlicher Form allgemein verbindlich erwähnt. (93) Sie lautet:

"Bei der Bedingung: frei von Beschädigung, ... angenommen im Strandungsfall, hat der Versicherer nur dann die Beschädigung oder den Bruch des versicherten Gegenstandes zu bezahlen, wenn das Schiff gestrandet ist, und die Beschädigung ... nach § 90 3 % übersteigt.

Ein Strandungsfall ist vorhanden, wenn das Schiff auf einen Grund geräth und festsitzen bleibt, oder nur durch Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln als Kappen der Masten, Werfen oder Löschung von der Ladung - nicht durch Anwendung gewöhnlicher Maßregeln, als Winden auf den Ankern, Backstellen der Segel - abgebracht wird oder durch höhere Fluth abkommt, und durch solches Festsitzen einen so bedeutenden Schaden am Rumpf erlitten hat, daß sich die Beschädigung der Güter hieraus erklären läßt."

b) Die Klausel "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" im einzelnen

Dem englischen Recht entlehnt, geschah die Übernahme der Klausel in das deutsche Seeversicherungsrecht "um den unaufhörlichen Zänkereien zwischen Versicherern und Versicherungsnehmern über die Ursache der Beschädigung einer versicherten Ware vorzubeugen." (94) Dies allein dürfte indessen die Übernahme gerade der englischen Gepflogenheiten nicht erklären. Denn die Erkenntnis, daß durch Ausnahmeregelungen der Streitfälle Herr zu werden ist, hatte man schon lange vorher in anderen Ländern gewonnen. Wenn man sich dennoch gerade des englischen Vorbilds unter Einbeziehung des Strandungsfalles bediente, dürften wirtschaftspolitische Überlegungen mit maßgebend gewesen sein: Für Hamburg brachten die Anfangsjahrzehnte des 19. Jahrhunderts durch die wachsende englische Konkurrenz beträchtliche Rückschläge in den Versicherungsabschlüssen, die dazu führten, daß die Prämiensätze von 3 1/2 % im Jahre 1815 auf 1,87 % im Jahre 1819 sanken. Über die bedrohliche englische Konkurrenz führte Grasmeyer 1824 aus:

93) Eingang hat die Klausel jedoch schon früher in die deutsche Versicherungspraxis gefunden. Das folgt aus der 1792 erschienenen Glashoff'schen Sammlung seeversicherungsrechtlicher Fälle, in der es heißt: "Die Klausel frei von Beschädigung außer im Strandungsfall ist erst vor einigen Jahren eingeführt worden".

94) Ritter, Das Recht der Seeversicherung, § 2, RdNr. 2 zu § 113.

"Unter den Ländern, welche unserer Frachtfahrt und unserm Assekuranzgeschäft am meisten schaden, stehen für die Assekuranzen obenan England und Holland. Nach Nord-Südamerika und Westindien haben wir etwa 50 Schiffe jährlich zu versichern, in England sind es wohl 10 mal so viele." (95)

Dieser Konkurrenz durch Herabsetzen der Prämien entgegenzuwirken, ließ sich wirtschaftlich nur bis zu einer bestimmten Grenze vertreten. Das entscheidende Mittel war die Angleichung an die fremden Bedingungen soweit als möglich, so daß es für die interessierten Kaufleute hinfällig wurde, sich in England um Versicherungsschutz zu bemühen, wenn sie in Hamburg Versicherungsverträge unter denselben Bedingungen abschließen konnten.

Wie der Textvergleich zeigt, geschah jedoch die Übernahme der Klausel in das deutsche Seeversicherungsrecht von Beginn an mit wesentlichen Abweichungen. Das deutsche Recht sieht nicht nur von der Enumeration bestimmter Güterarten und der Festsetzung gewisser Freizeichnungsprozente für die entsprechenden Waren ab, es tritt darüberhinaus an die Stelle "free of average unless général" der Begriff der "Beschädigung". Damit wird deutlich, daß der deutsche Versicherer sich nicht von jedem Teilschaden freizeichnen will, sondern vorbehaltlich des Strandungsfalles von solchen Unfällen, die die Beschaffenheit des versicherten Gutes nur angreifen oder vermindern, bei längerer Dauer vielleicht auch zerstören. (Der Versicherer haftet nicht für die unvermeidlichen Folgen versicherungsfreier Ereignisse). Für Unfälle, die den versicherten Gegenstand oder dessen einzelne Teile direkt in deren Existenz bedrohen und bei ungehemmtem Effekt vernichten, haftet er. (96) Wenn z. B. eine Salpeterladung im Verlauf einer Seereise durch eindringendes Wasser derart schmilzt, daß am Bestimmungshafen nur noch verfaulte Säcke vorgefunden werden, ist der Versicherer frei, weil die vollständige Zerstörung des versicherten Salpeters lediglich eine Folge der Beschädigung ist. Wenn dagegen Decksgüter von der ersten Sturzsee beschädigt und von der zweiten über Bord gespült werden, haftet der Versicherer, da das Ganze einen Verlustschaden bedeutet.

Weiter wird klargestellt, daß der deutsche Versicherer nur für die Beschädigung im Strandungsfalle haftet, die auf die Strandung selbst zurückzuführen ist (97).

Die Bestimmung des Strandungsfalles bleibt nicht mehr der Rechtsprechung überlassen sondern ist genau paraphiert. Auch hier ergeben sich grundlegende Unterschiede zum englischen Recht. Während es dort gleichgültig ist, ob das Schiff durch ungewöhnliche Maßregeln wiederabgebracht werden kann oder Schaden am Schiffskörper erleidet, kommt es nach deutscher Vorstellung gerade auf diese beiden Umstände

95) Kiesselbach, S. 67.

96) Voigt, Seeversicherungsrecht, S. 598, 604.

97) vgl. § 93 Abs. 2 letzter Halbsatz.

mit an. Das Schiff muß durch das Auflaufen eine Beschädigung am Rumpf davontragen, wobei die Beschädigung der Güter zum speziellen Maßstab des Strandens und des Schadens am Rumpf gemacht wird. (98) Dadurch wird zugleich deutlich, daß das bloße Berühren des Grundes oder ein kurzes folgenloses Stoßen kein Strandend ist. Zum Begriff der Strandung gehört zweierlei, erstens das Auf Grundgeraten und Festsitzen und zweitens ein solches Auflaufen, daß das Schiff nur als ganzes oder teilweises Wrack wiederabgebracht werden kann. Unter Grund ist dabei der mit Wasser bedeckte Erdboden und alles mit ihm Festverbundene zu verstehen. (99)

3) Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch von 1861

Das ADHGB umschreibt den Umfang des vom Versicherer zu tragenden Risikos in Art. 824 und regelt die Klausel "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" in Art. 855 wie folgt:

"Wenn der Vertrag mit der Klausel: "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" abgeschlossen ist, so haftet der Versicherer nicht für einen Schaden, welcher aus einer Beschädigung entstanden ist, ohne Unterschied, ob derselbe in einer Werthsverringierung oder in einem gänzlichen oder theilweisen Verluste und insbesondere darin besteht, daß die versicherten Güter gänzlich verdorben und in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört den Bestimmungshafen erreichen oder während der Reise wegen Beschädigung und drohenden Verderbs verkauft worden sind, es sei denn, daß das Schiff oder Leichterfahrzeug, worin die versicherten Güter sich befinden, gestrandet ist. Der Strandung werden folgende Seeunfälle gleichgeachtet: Kentern, Sinken, Zerbrehen des Rumpfes, Scheitern und jeder Seeunfall, wodurch das Schiff oder Leichterfahrzeug reparaturunfähig geworden ist."

Der Strandungsfall wird in Art. 857 definiert:

"Eine Strandung ist vorhanden, wenn das Schiff unter nichtgewöhnlichen Verhältnissen der Schifffahrt auf den Grund festgeräth und entweder nicht wieder flott wird oder zwar wieder flott wird, jedoch entweder nur unter Anwendung ungewöhnlicher Maaßregeln als Kappen der Masten ... oder durch den Eintritt einer ungewöhnlich hohen Flut abkommt oder erst nachdem das Schiff durch das Festgeraten einen erheblichen Schaden am Schiffskörper erlitten hat..."

-
- 98) Die Verbindung zwischen Beschädigung des Rumpfes und der Strandung findet sich nicht im englischen, dagegen bereits schon im französischen Recht (*échouement avec bris*) vgl. S. 39.
- 99) Winkler, Gefahrbeschränkende Klauseln, S. 51.

Ein Vergleich mit der Vorschrift des § 93 AP 1847 zeigt, daß dessen Inhalt im wesentlichen beibehalten worden ist. Die Natur der Strandung als Seeunfall bedingt, daß das Schiff "unter nichtgewöhnlichen Umständen der Schifffahrt" auf Grund geraten sein muß. So stellt das Festsitzen, wie es während der Ebbe in manchen Flußmündungen häufig vorkommt, kein Stranden dar. Unter den genannten Voraussetzungen ist eine Strandung stets gegeben, wenn das Schiff nicht wieder flott wird. Kann es abgebracht werden, ist zum Vorliegen der Strandung erforderlich, daß ungewöhnliche Maßregeln zum Abbringen aufgewendet wurden oder eine "ungewöhnlich hohe Flut" eintritt. Dieser Begriff anstelle der "höheren Flut" im AP 1847 macht deutlich, daß es sich um den ungewöhnlichen Glücksfall des besonders hohen Ansteigens der Flut handeln muß. Es soll also ein Strandungsfall nur dann nicht ausgeschlossen sein, wenn ein ungewöhnliches, nicht zu erwartendes Naturereignis das Schiff abkommen läßt, während es bei normalen Verhältnissen festsitzen geblieben wäre. (100)

Darüberhinaus wird wiederum deutlich, daß der deutsche Versicherer nur für die Beschädigung im Strandungsfall haftet, die auf den Strandungsfall selbst zurückzuführen ist und ferner mit der Formulierung, daß der Versicherer nicht für einen Verlust eintritt, der aus einer Beschädigung entsteht, die Frage der Risikotragung für Folgeschäden beantwortet und abhängig gemacht von deren Ursache: Ist die Ursache ein Verlustereignis, haftet der Versicherer, weil er für Verlust seine Haftung vertraglich nicht ausgeschlossen hat; ist die Ursache des Folgeschadens dagegen ein Beschädigungsereignis, ist er auf Grund der vereinbarten Klausel vorbehaltlich des Strandungsfalles haftungsfrei. Da jedoch jeder Verlust mit einer Beschädigung beginnt, würde dies letztlich zu der Konsequenz führen, daß der Versicherer so gut wie überhaupt nicht haftet. Deshalb kann die Klausel nur bedeuten, daß der Versicherer haftet, wenn die Beschädigung unmittelbar zum Folgeschaden führt, wenn der Folgeschaden die nächste unmittelbare Folge der Beschädigung ist - denn hier kann nicht mehr zwischen Ursache und Wirkung unterschieden werden, und insgesamt erscheint das Ereignis als Verlust - der Versicherer auf Grund der Klausel außer im Falle der Strandung aber frei wird, wenn der Folgeschaden nur die nächste, wenn auch unvermeidliche Folge der Beschädigung ist. (101) So haftet der Versicherer, wenn das versicherte Schiff ein Leck erhält und unrettbar sinkt, weil in einem einzigen, untrennbaren Geschehen Beschädigung und Verlust miteinander verbunden sind und sich das Ganze ausschließlich als Verlust darstellt. Wenn dagegen das Schiff ein Leck erhält, die Pumpen unklar werden und das Schiff schließlich sinkt, weil es nicht mehr über Wasser gehalten werden kann, würde der Versicherer nicht haften, weil der Verlust lediglich die nächste, wenn auch unvermeidbare Folge der Beschädigung ist. (101) Ferner sanktioniert

100) Winkler, Gefahrbeschränkende Klauseln, S. 52.

101) Ritter, Von der Seeversicherungsklausel "frei von Beschädigung", ZfVW 1923, 269 (270);

Winkler, S. 47, 48; Voigt, S. 599 mit Entscheidungsnachweisen.

der Gesetzgeber die bisherige Rechtsprechung, derzufolge der Versicherer nicht nur bei Strandungsfällen, sondern auch bei gleich schwer gelagerten Seeunfällen mit folgender Begründung haftete:

"Die Entstehung und der Zweck der Clausel lassen nur die Interpretation derselben als vernünftig erscheinen, daß, damit der Versicherer für die Beschädigung der versicherten Waren haftet, wenigstens eine Strandung vorgekommen sein müsse; daß er deshalb die unbedingte Haftungspflicht dann nicht ablehnen könne, wenn ein noch schwererer Seeunfall eingetreten war, und zwar ein solcher, daß den Umständen nach der Causalzusammenhang zwischen dem Unfall und der Beschädigung der Waare keinem Zufall unterliegen konnten," (102)

indem er nunmehr ausdrücklich gewisse schwere Seeunfälle der Strandung gleichstellt. Durch diese Fassung werden Zweifel an der Gerichtspraxis beseitigt, die darin ihren Ursprung haben, daß die Gerichte einen an sich klaren Ausdruck, nämlich den der Strandung, gegen den ausgesprochenen Willen der Erklärenden abweichend auslegten.

4) Die Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867

Die Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867 (ASVB) beruhen auf der Notwendigkeit, die Versicherungsbedingungen der Seeplätze Hamburg und Bremen auf der Grundlage des ADHGB zu vereinen. Sie sind dem Allgemeinen Plan von 1847, den Allgemeinen Bremer Seeversicherungsbedingungen (BSVB) und dem ADHGB entlehnt, ohne eine selbständige neue Regelung zu treffen.

Da die erwähnten Bedingungen in der Definition des Strandungsfalles übereinstimmen, bleibt es beim herkömmlichen Strandungsbegriff. Eine Strandung liegt vor, "wenn das Schiff auf einen Grund gerät und festsitzen bleibt, oder nur durch Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln als Kappen der Masten, Werfen oder Löschung von Ladung abgebracht werden kann," (103) wobei in Anlehnung an § 16 BSVB den ungewöhnlichen Maßregeln die gewöhnlichen ergänzend zur Klarstellung gegenübergestellt werden, und der Begriff "ungewöhnlich hohe Flut" als Alternative zu den außergewöhnlichen Maßregeln den weiteren der "höheren Flut" im Allgemeinen Plan von 1847 ersetzt. Das Schiff muß wie bisher durch das Festsitzen einen solchen Schaden am Rumpf erlitten haben, daß sich die Beschädigung der Güter hieraus erklären läßt. Unverändert wird ferner der Strandung das Kentern, Versinken, Scheitern und Verbrennen des Schiffes gleichgeachtet, wobei allerdings das Zerbrennen des Rumpfes und die Reparaturunfähigkeit (Art. 855 ADHGB) sowie die durch Eis oder Kollision verursachten Schäden (§ 16 Abs. 2 BSVB) entfallen.

Die Aufnahme der Beschädigung durch Eis in die der Strandung gleich zu achtenden Umstände stieß auf Bedenken, weil sie die Wahl des nördlichen, kürzeren Seewege nach Amerika zu Zeiten begünstigt hätte,

102) OAGericht Lübeck, zitiert bei Voigt, S. 607.

103) § 104 ASVB 1867.

wo dort die Gefahr des Treibeises noch groß war und leicht zur Folge haben konnte, daß ungeachtet der noch vorhandenen Eisgefahr die Schifffahrt allzu frühzeitig wieder betrieben wurde.

Im Strandrungsfall haftet der Versicherer in Entsprechung des § 93 AP 1847 und des Art. 855 ADHGB unter Abkehr von den in § 15 Abs. 1 BSVB genannten 10 % "für jede 3 % übersteigende Beschädigung, welche infolge eines solchen Seeunfalls entstanden ist, nicht aber für eine sonstige Beschädigung." Bis zum Nachweis des Gegenteils wird wie in Art. 855 Abs. 2 ADHGB und § 16 Abs. 3 BSVB vermutet, daß eine Beschädigung, die möglicherweise Folge des eingetretenen Seeunfalls sein kann, infolge desselben entstanden ist.

5) Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897

Die Bestimmungen über die Strandrungsklausel im 4. Buch des HGB von 1894 stimmen mit Ausnahme einiger stilistischer Abweichungen mit denen des ADHGB überein, so daß auf die dort gemachten Ausführungen verwiesen werden kann.

6) "Frei von Beschädigung außer im Strandrungsfall" im Rahmen des Entwurfs deutscher Seeversicherungsbedingungen von 1910

Als Vertragsrecht der Interessenten blieben die Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867 Grundlage des Seeversicherungsrechts, bis im Jahre 1910 von einer durch die deutschen Seeversicherer eingesetzten Kommission ein Entwurf neuer deutscher Seeversicherungsbedingungen herausgegeben wurde, der in § 113 die Klausel "frei von Beschädigung außer im Strandrungsfall" enthielt. (104)

§ 113 des Entwurfs besteht aus drei Absätzen. Der erste beschreibt den Haftungsgrundsatz, der zweite enthält für die Kaskoversicherung eine Strandrungsdefinition, der dritte gibt eine Begriffsbestimmung der Strandung für die Warenversicherung. Der Haftungsgrundsatz lautet:

"Der Versicherer haftet für eine Beschädigung nur im Falle einer Strandung. Eine Beschädigung die durch die Strandung entstanden sein kann, gilt im Zweifel als durch die verursacht. Im übrigen finden die Bestimmungen des § 112 entsprechende Anwendung.."

§ 112 des Entwurfs lautet:

"Der Versicherer haftet nicht für eine Beschädigung und steht nicht für die Entrichtung solcher Beträge ein,

104) Die Kommission bestand aus Vertretern der Assekuradeure der Seeplätze Hamburg, Bremen und Lübeck, der deutschen binnenländischen Gesellschaften und namhaften Juristen. Zweck der Erstellung des Entwurfs war die Vereinheitlichung der Seeversicherungsbedingungen unter Berücksichtigung der inzwischen ergangenen Gesetze, insbesondere des VVG von 1908 und der Änderung des HGB. vgl. Ulrich, Entwurf allgemeiner Seeversicherungsbedingungen ZfVW Bd. 11, S. 42.

die dem Versicherungsnehmer für eine zur großen Havarei gehörenden Beschädigung gebühren. Bei einer Versicherung, die sich auf Güter bezieht, haftet der Versicherer auch nicht dafür, daß die Güter infolge Beschädigung total verlorengehen, insbesondere in ihrer natürlichen Beschaffenheit zerstört werden."

Durch die Bezugnahme auf § 112 des Entwurfs wird wiederholt deutlich, daß die Klausel sowohl bei der Kasko- als auch bei der Güterversicherung Anwendung findet. Indem § 113 und § 112 Abs. 2 ausdrücklich nur für Versicherungen, die sich auf Güter beziehen, vorsehen, daß der Versicherer auch nicht für Verlust hafte, der die unvermeidliche Folge einer Beschädigung ist, folgt, daß der Versicherer bei der Kaskoversicherung für jeden Verlust eintritt, d. h. nicht nur für den Verlust, der so unmittelbar auf die Beschädigung folgt, daß nicht mehr zwischen Ursache und Wirkung unterschieden werden kann und beides zusammengezogen sich als Verlust darstellt, sondern auch für Verlust als die unvermeidliche Folge der Beschädigung. Hierin liegt eine erhebliche Abweichung vom bis dahin geltenden Recht: Während z. B. früher der Versicherer für einen Verlust nicht aufzukommen hatte, der dadurch entstanden war, daß ein leckgeschlagenes Schiff nicht mehr über Wasser gehalten werden konnte, weil die Pumpen versagten, hat er nach dem Entwurf für diesen Verlust einzustehen. (105)

a) Der Strandungsfall in der Kaskoversicherung

Bei Versicherungen, die sich auf Schiffe beziehen, liegt eine Strandung vor, wenn das Schiff auf Grund gerät und nur durch außergewöhnliche Maßregeln abgebracht werden kann. (§ 113 Abs. 2 E ADS). Während in § 103 ASVB ein Strandungsfall noch ein Festgeraten auf Grund und entweder das Nichtwiederflottwerden oder die Abbringung durch außergewöhnliche Maßregeln bedeutete, gibt es jetzt diese Alternative nicht mehr. Ein sachlicher Unterschied besteht jedoch nicht. (106) Denn die Art, wie das Schiff auf Grund geraten sein muß, ergibt sich in dem einen wie dem anderen Fall aus der zweiten Voraussetzung, daß das Schiff nur durch außergewöhnliche Maßregeln abgebracht werden kann. (107) Als solche Maßnahme gilt das Kappen der Maste, nicht dagegen das Backstellen der Segel, Winden auf den Ankern und das Rückwärtsschlagen der Schraube. Zwar wollten die Reeder gerade das Rückwärtsschlagen der Schraube als außergewöhnliche Maßnahme anerkannt wissen, aber die Assekuradeure setzten sich mit ihrer Auffassung durch, daß das Rückwärtsschlagen der Schraube dem Backstellen

105) vgl. S. 33.

106) Am überkommenen Strandungsbegriff sollte nichts geändert werden. vgl. Materialien zu den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen Bd. 1, Bem. 7 zu § 114.

107) Ritter, Seeversicherungsrecht, Rd.Nr. 5 zu § 114. Kreutziger, Zur Klausel "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" VW 1965, 918 (919).

der Segel entspreche und dieses schon nach bisherigem Recht nicht als außergewöhnliche Maßregel gegolten habe. (108)

b) Der Strandungsfall in der Güterversicherung

Im Gegensatz zum Strandungsbegriff der Kaskoversicherung genügt bei der Güterversicherung die Grundberührung des Schiffes. Das Schiff braucht nicht festzugeraten oder nur durch besondere Maßregeln wiederabzubringen sein. Es reicht aus, wenn der Schiffskörper aus einer Fahrtbewegung heraus kurzfristig auf Grund stößt. Allerdings muß das Stoßen heftig erfolgen, da der Versicherer nur haftet, wenn der Schiffskörper infolge des Unfalls so erheblichen Schaden leidet, daß die Beschädigung der Güter durch den Unfall verursacht sein kann. (109) Erweitert wird der Tatbestand des Strandens im Rahmen der Güterversicherung durch die Erwähnung der Kollision mit Eis. Dagegen haftet der Versicherer nicht für einen Schaden, der durch Selbstentzündung der Güter verursacht wird. Ist streitig, ob der Schaden hierdurch verursacht ist, trifft die Beweislast den Versicherungsnehmer.

7) Die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1919

Mit Rücksicht auf die im ersten Weltkrieg gemachten Erfahrungen geringfügig geändert, ist der Entwurf von 1910 in der Fassung von 1919 als "Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen" seit dem 1. Januar 1920 bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt in Kraft. (110)

108) Bruck, Materialien Bd. 1, Bem. 1 zu § 114.

109) Die Makler hatten zwar beantragt, gerade diese Formulierung nicht mehr zu übernehmen, weil sie unbillig erscheine, wenn der Kausalzusammenhang zwischen Beschädigung und Unfall anderweitig festgestellt werden könne. Der Versicherer müsse in diesen Fällen auch dann haften, wenn eine Beschädigung des Schiffsrumpfes nicht eintrete. Seitens der Versicherer ist demgegenüber bemerkt worden, daß der Begriff der Strandung schon im bisherigen Recht sehr weit ausgelegt worden sei. Die obige Bestimmung bietet dagegen ein berechtigtes Gegengewicht und ist deshalb, wie vorgesehen, übernommen worden. Materialien, Bd. 1, Bem. 9 zu § 114.

110) Bruck, Materialien Bd. 1, S. 15, ferner vgl. Ulrich, Die Allgemeinen Dt. Seevers. Bedingungen von 1919, ZfVW Bd. 20, 14 (16); Hagen, Die neuen Seevers. Bedingungen, ZfVW Bd. 23, 120; die ADS haben die Vorschriften des 4. Buches des HGB verdrängt. An sich ist das HGB in der Fassung des AbänderungsG. vom 30. Mai 1908 noch in Kraft, seine praktische Anwendbarkeit ist aber dadurch abgeschnitten, daß in den ADS die abdingbaren Vorschriften des HGB enthalten sind und nach § 126 ADS nur noch die zwingenden Normen des HGB beachtet werden müssen.

Die Klausel "frei von Beschädigung" ist jetzt in § 114 und § 116 geregelt, ohne daß eine Änderung in ihrer rechtlichen Bedeutung eingetreten ist. In der Definition des Strandungsfalls sind unerhebliche Abweichungen erfolgt. So wird als besondere Maßregel den bereits enumerierten Tatbeständen das Abwarten ungewöhnlich hoher Flut und das Löschen oder Werfen der Güter hinzugefügt und in Abs. 3 einem Selbstverständnis dadurch entsprochen, daß die Erwähnung der Nichthaftung des Versicherers im Falle der Selbstentzündung der Güter wegfällt.

D. Zusammenfassung

Der historische Überblick hat deutlich gemacht, daß wegen des die Seeversicherung von Beginn ihrer Entwicklung an durchziehenden Prinzips der universalen Risikodeckung die Einschränkung dieser umfassenden Gewähr eine große Bedeutung hatte. Die Entwicklung, durch risikoumschreibende Klauseln das Problem zu meistern, beginnt jedoch in ihren Ansätzen erst relativ spät, und zwar Mitte des 16. Jahrhunderts in Spanien und Holland. Während sich der Versicherer bis dahin behalf, durch beschränkte Zeichnung auf 3 4 oder 7 8 des Versicherungswertes sein Risiko überschaubar zu halten, nimmt sich jetzt der Gesetzgeber des Versicherers an und sieht einen Risikoausschluß für bestimmte Güter vor. Die entsprechenden Vorschriften stehen zwar, gemessen an den Motiven ihrer Einführung, in erster Linie mit den Beschaffenheitsschäden (§ 86 ADS) im Zusammenhang, indem sie gewisse Schäden, deren Entstehung nicht gewiß aber objektiv wahrscheinlich ist, diesen durch den Ausschluß des Versicherungsschutzes gleichstellen. Indem sie aber bestimmte Güter aufzählen, wirken sie zugleich interessenbeschränkend und wegbereitend für risikoumschreibende Vereinbarungen. Von risikoumschreibenden Klauseln und damit auch von schadenartbeschränkenden Vereinbarungen kann indessen erst gesprochen werden, wenn in Umkehrung dieses Prinzips kraft Gesetzes der Versicherungsschutz für alle versicherbaren Interessen angeordnet bleibt und die Einschränkung dieser Deckung durch besondere fakultative Interesse oder Schadenart betreffende Vereinbarung zugelassen ist. Frankreich trägt zu dieser Entwicklung bei, indem seit der Ordonnanz von 1681 der Haftungsausschluß des Versicherers für bestimmte Güter aus der gesetzlichen Regelung gelöst und den Parteien zur freien Vereinbarung überlassen wird. Der entscheidende Schritt vom gesetzlich angeordneten Ausschluß des Versicherungsschutzes für bestimmte Güter zur fakultativen Vereinbarung einer schadenartbeschränkenden Klausel unter Wiederaufhebung der Beschränkung bei Eintritt des Strandungsfalls als hinzutretendes Gefahrereignis wird in England vollzogen. Das deutsche Recht schließt sich dem englischen Vorbild an, sieht aber von der Enumeration bestimmter, von der Klausel erfaßter Güter gänzlich ab, und es erscheint dies die praktikabelste Ausgestaltung, weil sie am klarsten gefaßt und somit am wenigsten Ansatzpunkte für Streitfälle bietet.

In England und Deutschland entschloß man sich zur Einführung dieser Klausel, weil man sich durch sie ein Ende der unaufhörlichen Zänke-
reien zwischen Versicherern und Versicherten über die Ursache der
Beschädigung einer versicherten Ware versprach. Die englische Re-
gelung spricht für die Erreichung des gesetzten Zieles, weil dort der
erstattungspflichtige Schaden nicht auf die Strandung zurückzuführen
sein muß, wenn nur irgendwann im Verlauf der Seereise der Strandungs-
fall eintritt. Dagegen ist zweifelhaft, ob sich derselbe Erfolg wegen
des geforderten engen Kausalzusammenhangs zwischen Strandung und
Beschädigungsschaden auch nach deutschem Recht einstellt und nicht
vielmehr solche Streitfälle denkbar bleiben, die daraus herrühren, daß
der Versicherer für Schäden die ausbedungene Versicherungssumme
in der Annahme ausbezahlt, daß diese auf die Strandung zurückzufüh-
ren sind, während dies in Wirklichkeit nicht der Fall ist.

Grundsätzlich muß derjenige, der gegenüber dem Seeversicherer für
einen Schiffs- oder Ladungsschaden einen Entschädigungsanspruch
behauptet, die anspruchsbegründenden positiven und negativen, im Tat-
sachenbereich liegenden Voraussetzungen behaupten und - bei Bestreiten
- beweisen. Wenn der Seeversicherer den Entschädigungsanspruch
ablehnt, weil der geltendgemachte Schaden als Ausnahmetatbestand von
der Police nicht gedeckt ist, dann muß der Seeversicherer die recht-
lichen Ausnahmenvoraussetzungen mit Tatsachen belegen. (111) Die
Beweislage des Versicherungsnehmers ist durch die Universalhaftung
des Seeversicherers im Prinzip günstig. Da der Seeversicherer wäh-
rend der Versicherungsdauer den möglichen Schadenseintritt aus sämt-
lichen Gefahren gem. § 28 ADS übernimmt, braucht der Versicherungs-
nehmer nur rein zeitlich zu beweisen, daß der behauptete Schaden in-
nerhalb des versicherten Zeitraums eingetreten ist. Ist dieser rein
zeitliche Nachweis erbracht, muß der Versicherer den Versicherungs-
nehmer entschädigen. Weitere Beweise, insbesondere den Nachweis der
Schadensursache, braucht der Versicherungsnehmer nicht zu erbrin-
gen, da der Versicherer bei der universalen Seeversicherung ja ohnehin
für Schäden aus allen möglichen Gefahrenursachen haftet.

Die Beweissituation gestaltet sich ähnlich, wenn die Vertragsparteien
eine risikobeschränkende (schadenartbeschränkende) Klausel stipuliert
haben. Auch hier muß der Versicherungsnehmer den Eintritt des Ver-
sicherungsfalls, d. h. die Verwirklichung desjenigen Ereignisses, des-
sen schädigende Folgen der Versicherer durch den Versicherungsver-
trag zu vergüten versprochen hat, und die Höhe des Schadens beweisen.
Konkret im Rahmen der §§ 114, 116 ADS gesprochen, muß der Versi-
cherungsnehmer für den Beschädigungsschaden den Nachweis erbringen,
daß ein Strandungsfall vorliegt und daß die Beschädigung bzw. der

111) Kreutziger, Beweisfrage in der Seeversicherung, VersR. 1962,
116. vgl. ferner Regel E der York-Antwerp Rules 1950 in Kuhl,
Seerechtliche Gesetze und Verordnungen S. 377, Nr. 44.

Bruch durch den Strandungsfall verursacht sind. (112) Aber auch hier sind die Anforderungen an die Beweisführungspflicht entsprechend der Eigenart der Seeversicherung gering. Das Gegenteil würde die Beweisnotlage des Versicherungsnehmers, zumal des Güterversicherten, ungebührlich vernachlässigen. Gerade in der Seeversicherung werden durch das schädigende Ereignis häufig auch die Beweismittel über dessen Entstehung verloren gehen, namentlich die, welche die unmittelbare Ursache betreffen. Deshalb braucht der Versicherungsnehmer nicht "die Schadensursache zu beweisen, sondern nur, daß das Schadensereignis während der Versicherungsdauer eingetreten ist. Dazu genügt es, daß der Verlust (die Beschädigung) durch ein mögliches Gefahrenereignis (die Strandung) eintreten konnte, selbst wenn die wirkliche Ursache nicht zu ermitteln ist." (113)

Bei dieser Beweissituation fällt es dem Versicherungsnehmer leicht, auch solche Schäden in die vom Versicherer zu ersetzenden einzubeziehen, die bereits vor der Strandung eingetreten sind und für die infolgedessen der deutsche Versicherer nicht haftet. Gewiß kann der Versicherer verlangen, daß ihm der Versicherungsnehmer jede Auskunft erteilt, die zur Feststellung des Versicherungsfalles, d. h. des für die Haftung des Versicherers maßgeblichen Ereignisses (Beschädigung auf Grund der Strandung) erforderlich ist. An Belegen darf der Versicherer neben anderen Urkunden auch die Verklärung fordern. Aber gerade die Verklärung, neben dem Logbuch die aufschlußreichste Bescheinigung über den Beschädigungshergang (§ 522 HGB), ist ein wenig geeignetes Beweismittel. (114) Bei Widerspruch zwischen Verklärung und anderen Beweismitteln gebührt ihr nicht der Vorrang. Das ergibt sich schon daraus, daß die Verklärung durch eine Nachverklärung ergänzt oder berichtigt werden kann und durch andere Beweismittel widerlegbar ist. (115) Als absolut taugliches Beweismittel wird die Verklärung auch dadurch nicht weniger fragwürdig, daß sie häufig mit einer eidesstattlichen Versicherung verknüpft wird.

Daneben schafft § 114 ADS eine zusätzliche Erleichterung für den beweispflichtigen Versicherungsnehmer dadurch, daß die Beschädigung, die durch die Strandung verursacht sein kann, im Zweifel als durch sie verursacht anzusehen ist. Zwar kann der Versicherer seinerseits den Gegenbeweis antreten, daß die Beschädigung nicht durch die Strandung verursacht ist oder sein kann, weil § 114 ADS eine widerlegliche Vermutung aufstellt. Dieser Beweis läßt sich sicherlich erfolgreich führen, wenn z. B. das Schiff auf Grund geraten und wiederabgekommen ist, einen Nothafen angelaufen hat und die Güter hier bei einer

112) Ritter, Seeversicherungsrecht, Rd.Nr. 29 zu § 114; Hagen, Seeversicherungsrecht, S. 145; Kreutziger, Zur Klausel "frei von Besch. a. i. Strandungsfall", VW 1965, 918 ff.

113) OLG Hamburg v. 17. 9. 1932 in Hans. RGZ B 1932, 570.

114) Über die Unzuverlässigkeit der Havariezertifikate vgl. Holzgraefe, VersWesen 1967, S. 947.

115) Schlegelberger-Liesecke, Seehandelsrecht, Rd. Nr. 5 zu § 522; Kreutziger, VersR. 1962, 116 (119).

Besichtigung unbeschädigt angetroffen worden sind, mögen sie später am Bestimmungshafen tatsächlich beschädigt sein. Aber die Fälle liegen nicht immer so einfach, und oft wird die Beweissituation des Versicherers dadurch erschwert, daß der Versicherungsnehmer im Fall einer Beschädigung bis zur Besichtigung zwar grundsätzlich alles unverändert lassen soll, damit die Schadensursache festgestellt werden kann, diese Verpflichtung aber von der Schadensminderungspflicht überlagert wird, die es dem Versicherungsnehmer gestattet, Änderungen vorzunehmen, insbesondere auch die Verpackungen zu öffnen. Hier noch zwischen Schäden zu unterscheiden, die vor der Strandung eingetreten sind und solchen, die Folge dieses Ereignisses sind, sowie denen, die sich nach der Strandung unabhängig von derselben ereignen, dürfte fast unmöglich sein.

Die hieraus resultierende Unsicherheit kommt in der Literatur zum Ausdruck, wenn vermerkt wird, daß etwaige Schwierigkeiten durch großzügige und wohlwollende Handhabung der Beweiswürdigung zu mildern seien und das Streben nach Gewißheit bei der Feststellung der Schadensursache ebenso vermieden werden müßte wie unklare Gefühlsprozesse, allgemeine Kombinationen und richterliche Willkür. (116) So muß am Ende festgestellt werden, daß gerade die Gefahr, deren Verhütung von jeher der Grund für die Einführung der Strandungsklauseln gewesen ist, nicht gebannt wird. Es ist nicht ausgeschlossen, daß der Versicherer auch heute noch für Schäden die Versicherungssumme ausbezahlt, die sich vor dem auslösenden Ereignis der Strandung eingestellt haben, und vom Versicherungsnehmer mit dieser begründet werden. (117) Damit entfällt aber auch der Grund für das Festhalten an dem strengen Kausalitätserfordernis, und es ist nicht recht einzusehen, warum man sich nicht zur Übernahme des klassischen englischen Vorbilds entschließt, indem man dem Versicherer grundsätzlich mit der Haftung für alle Schäden belastet, die im Verlauf einer mit der Strandung des Schiffes verbundenen Seereise irgendwann auftreten.

Es wird nicht verkannt, daß die englische Regelung von Beginn an in ihrer Praktikabilität angezweifelt worden ist. Schon verhältnismäßig früh ist der Vorwurf erhoben worden, daß Waren, die ebenso sehr und andere, die mehr noch als die aufgezählten der Gefahr des Verlustes ausgesetzt sind, nicht enumuiert worden sind. (118) Dieses Problem stellt sich aber heute nicht mehr, weil das deutsche Seeversicherungsrecht von Anfang an von einer Aufzählung absieht. Zugegeben würde durch die Übernahme der englischen Regelung dahin, daß auch diejenigen Schäden, die vor der Strandung eingetreten sind, in die Klausel mit einbezogen sind, den Begriff der Strandung eine sehr große Bedeutung zukommen. Auch trifft es zu, daß die englische Rechtsprechung in der Definition der Strandung nicht immer einheitlich gewesen ist und eine glückliche Hand gezeigt hat. Aber auch diese Zweifel sind heute in

116) Hagen, Seeversicherungsrecht, S. 146.

117) Ritter-Abraham, Seeversicherungsrecht, Anm. 2 zu § 113.

118) Benecke, Bd. 2, S. 379; Hagen, See- u. Binnenvers., ZfVW Bd. 37, 204 (211).

Anbetracht der klaren Normierung der Strandung in den deutschen Seeversicherungsbedingungen ohne Bedeutung. Eine dem englischen Recht entsprechende Regelung der Frage des Kausalzusammenhangs würde nicht nur dem Versicherungsbetrug den Boden entziehen, sondern vor allem bedeuten, daß eine nicht zur Zufriedenheit aller ausfüllbare Form gegen eine praktischere Lösung eingetauscht wird. Der Gedanke der Übernahme fällt umso leichter als die Aufweichung des strengen Kausalitätserfordernisses durch die Einfügung der Vermutung in § 114 ADS bereits eine Annäherung an die englischen Gepflogenheiten bedeutet.

Das erhöhte Risiko für den Versicherer, das in der vorgeschlagenen Änderung liegt, könnte durch eine Anhebung der 3 % Franchise oder der Prämie ausgeglichen werden.

Das Festhalten an der überkommenen deutschen Regelung, nur weil sie gegenüber der englischen die "vernunftmäßigere" in ihrer Begründung ist (119), wird den Aufgaben nicht gerecht, die der Seeversicherung gestellt sind. Sie ist das versicherungsrechtliche Pendant zur Seefahrt, und Seefahrt bedeutet auch heute noch die Übernahme großer Risiken. Jedes Seeunternehmen erfordert Mut und Geschick und verlangt als Ausgleich eine großzügige Lösung auch der seeversicherungsrechtlichen Fragen. Eine Seeversicherung erfüllt nur dann ihren Schutzzweck, wenn sie sich diesen Fakten elastisch anpaßt und der Seeversicherer die anstehenden Fragen großzügig, unbürokratisch und schnell erledigt. (120) Die Internationalität des Versicherungswesens, die weltumspannende Kraft und Bedeutung seiner bewegenden Gedanken und die Gleichheit der hieraus resultierenden rechtlichen und wirtschaftlichen Probleme sind nirgendwo so stark ausgebildet wie in der Seeversicherung. Die vorgeschlagene Anpassung bedeutet eine Rechtsvereinheitlichung, wie sie die Seeversicherung wegen ihrer Internationalität verlangt, und es wird dadurch einem Bedürfnis entsprochen, das schon im Jahre 1531 gefühlt worden war, als sich die Antwerpener Börse den Wahlspruch gab:

"in usum negotiatorum cujuscunque nationis
ac linguae."

119) Ritter, Versicherungsrecht, Rd.Nr. 27 zu § 114.

120) Kreutziger, VersR., 1962, 116 (119).

Teil 2

Die Entwicklung der Klausel "frei von Bruch außer im Strandungsfall"

I. Geschichtliche Anfänge

Die Klausel "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" und die Vereinbarung "frei von Bruch außer im Strandungsfall" haben eine gemeinsame Vorgeschichte. Denn solange jene keine Verwendung fand, weil sich die Versicherungspraxis zum Zwecke der Beschränkung des Risikos anderer Mittel als schadenartbeschränkender Vereinbarungen bediente (121), ist auch für die Bruchklausel kein Raum. Erst in dem Augenblick, in dem sich die Versicherer entschlossen, ihr Risiko nicht mehr auf der Basis der Beschränkung der Versicherungssumme zu kalkulieren, sondern dazu übergangen, risikobeschränkende Vereinbarungen überhaupt zu treffen, kann der frühestmögliche Zeitpunkt liegen, zu dem für die Bruchklausel eine eigene, sich von der Beschädigungsklausel abhebende Geschichte beginnt.

II. Die Klausel "frei von Bruch außer im Strandungsfall"

1. im englischen Versicherungsrecht

In der Lloyds Police von 1779, in der sich die Vereinbarung risikoumschreibender Klauseln erstmalig dokumentiert, findet zwar der Beschädigungsschaden besondere Erwähnung, von Bruch (breakage) indessen ist nicht die Rede. Man ist daher geneigt anzunehmen, daß nach damaligem englischen Recht die Folgen von Bruch stets zu Lasten des Versicherers gingen. Tatsächlich jedoch war der Bruchschaden vom Beschädigungsschaden mitumfaßt. Denn nach § 55 Abs. 2 2c MIA 1906, der für die Auslegung ergänzend herangezogen werden kann, weil sich die Vorschriften bis heute in den zur Entscheidung stehenden Punkten nicht geändert haben, haftet der Versicherer nicht für "ordinary breakage". Der Umkehrschluß führt zu dem Ergebnis, daß der Versicherer für besondere Bruchschäden einzustehen hat. Da aber der Gesetzgeber diese besonderen Bruchschäden an keiner Stelle erwähnt, müssen sie als Teil des "partial loss" mit der Folge angesehen werden, daß sie wie dieser unter die Beschädigungsklausel fallen.

121) Wegen der Praktiken der frühen Versicherungspraxis kann auf die im Rahmen der Beschädigungsklausel gemachten Ausführungen verwiesen werden.

2. im deutschen Versicherungsrecht

a) § 93 des Allgemeinen Plans von 1847 und § 104 ASVB von 1867

Dementsprechend schafft § 93 des Allgemeinen Plans von 1847 keine besondere Regelung, wenn er die Bruchschäden denselben Regelungen unterwirft wie die Beschädigungsschäden und für beide die Schadenart beschränkende Klauseln denselben Strandungsbegriff gelten läßt:

"Bei der Bedingung: Frei von Beschädigung oder frei von Bruch, ausgenommen im Strandungsfall, hat der Versicherer nur dann die Beschädigung oder den Bruch des versicherten Gegenstandes zu bezahlen, wenn das Schiff gestrandet ist und die Beschädigung oder der Bruch nach § 90 3 % übersteigt.

Ein Strandungsfall ist vorhanden, wenn..."

Ebenso verhält es sich mit § 104 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867. Dort heißt es:

"Wird der Klausel: "frei von Beschädigung (von Bruch)" der Zusatz hinzugefügt, "außer im Strandungsfall", so haftet der Versicherer für jede drei Prozent übersteigende Beschädigung (Bruch), wenn das Schiff oder das Leichterfahrzeug, worin die versicherten Güter sich befinden, gestrandet ist.

Ein Strandungsfall ist vorhanden, wenn..."

Beide Vorschriften sind nur deutlicher als ihr englisches Vorbild.

Gewiß sprechen dieselben Gründe, die für die Beschränkung der Haftung des Versicherers im Falle der Beschädigung sprechen, für die Beschränkung der Haftung im Falle des Bruchs. Der Versicherer trägt nur die Gefahr, die Möglichkeit der Entstehung von Schäden, nicht die objektive und subjektive Gewißheit ihrer Entstehung, und diese ist auf Grund der Beschaffenheit bestimmter Güter bei Bruchschäden ebenso groß wie bei Beschädigungsschäden, so daß es naheliegt, auch diese Schäden den Beschaffenheitsschäden gleichzusetzen und entweder durch eine Bestimmungsnorm vom Versicherungsschutz auszuschließen (§ 86 ADS), oder aber den Parteien zur Disposition zu stellen, damit jene im Wege der besonderen Vereinbarung der Besonderheit Rechnung tragen.

Aber die aus der Stoffordnung ersichtliche Auffassung der Verfasser des Allgemeinen Plans und der ASVB, daß Bruch stets eine Art der Beschädigung, daß die Beschädigung der weitere und Bruch der engere Begriff sei, muß auf Bedenken stoßen. (122) Denn Bruch kann Beschädigung, muß aber nicht Beschädigung sein. Bruch kann auch im Verlust

122) Die Bruchklausel wird in § 104 ASVB erkennbar nur als eine gegenüber der Beschädigungsklausel beschränktere Klausel behandelt.

der versicherten Ware bestehen. Wenn beispielsweise von Porzellanwaren ein Stück abbricht, wird es sich regelmäßig um Beschädigung handeln, wenn dagegen Porzellanwaren oder Maschinenteile zerbrechen regelmäßig um Verlust. Bruchverlust ist sogar in der Regel ursprünglicher Verlust, d. h. wenn überhaupt Beschädigungen, dann nur eine unmittelbar zum Verlust führende Beschädigung, die als solche dann überhaupt nicht rechtlich relevant wird (123). Der Verlust ist zwar aus einer Beschädigung entstanden, aber doch so unmittelbar, daß das Ganze als Bruchverlust erscheint. Solche Fälle hätten nach den für den Fall des Verlusts geltenden Grundsätzen reguliert werden müssen und nur die Fälle nach den Rechtsfolgen der Beschädigung behandelt werden dürfen, bei denen der Bruch zu einer Beschädigung geführt hat.

b) § 852 HGB

In § 852 HGB erhält die Klausel "frei von Bruch außer im Strandungsfall" zwar einen besonderen Paragraphen. Aber der Gesetzgeber will hierdurch nicht zu erkennen geben, daß er von der bisher herrschenden Auffassung abweicht. Nach wie vor sieht man einen Zusammenhang zwischen der Bruch- und Beschädigungsklausel darin, daß sie sich wie die Spezies zum Genus verhalten, daß der Bruch immer ein Fall der Beschädigung ist, auch wenn es bei Bruchschäden Fälle gibt, die nichts mit einem Beschädigungsschaden gemein haben (ursprünglicher Verlust): So ist der Versicherer vorbehaltlich des Strandungsfalles frei, wenn Leder oder Pappe brechen; er braucht aber auch dann nicht zu haften, wenn Öl- oder Weinfässer durch Sturzseen vollständig zertümmert und ihres Inhalts beraubt werden, weil es sich hierbei um ein Ereignis handelt, das sich als Beschädigung (!) darstellt. (124)

c) § 115 des Entwurfs von 1910 und § 116 ADS von 1919

Der Entwurf von 1910 und die hierauf zurückgehenden Allgemeinen deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1919 widmen der Bruchklausel in § 115 bzw. § 116 - wie das HGB von 1897 - eine besondere Bestimmung. Einer Änderung des rechtlichen Standpunktes wollten die Kommissionen dadurch jedoch ebensowenig Ausdruck verleihen wie der Gesetzgeber des Handelsgesetzbuches (125). Was früher praeter legem neben Allgemeinem Plan, ASVB und HGB rechtens war, bleibt es weiterhin: Eine Unterscheidung zwischen Bruchschaden und Bruchverlust unterbleibt. (126) Der Versicherer haftet unverändert vorbehaltlich der Strandung weder für Beschädigung noch für Verlust infolge Zerbrechens, auch wenn es in § 116 ADS lediglich heißt:

123) vgl. S. 33.

124) RGZ 89, 146.

125) Die Materialien enthalten keinerlei Hinweise auf eine Abweichung von der bisher herrschenden Meinung. vgl. Bruck, Materialien, Bd. 1 zu § 113 ff.

126) Ritter, Seeversicherung, Rd.Nr. 17 zu § 113.

"Der Versicherer haftet für eine Beschädigung infolge Zerbrechens nur im Falle der Strandung. Im übrigen finden die Bestimmungen des § 114 entsprechende Anwendung."

Die Fassung dieser Vorschrift ist nicht nur in bezug auf die Schadenart ungenau. Ebenso ist es die Bezeichnung der Klausel überhaupt; denn der Versicherer ist vorbehaltlich des Strandungsfalls nicht grundsätzlich "frei von Bruch". Er haftet für Bruchbeschädigung, die keine Beschädigung infolge Zerbrechens ist, z. B. für Bruch von versichertem Leder (127).

III. Abschließender Vergleich

Die Klauseln "frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" und "frei von Bruch außer im Strandungsfall" führen ungeachtet dessen, daß beide Klauseln die Motive, die zu ihrer Entstehung geführt haben und der Strandungsbegriff als Bezugspunkt für die Wiederaufhebung ihrer Wirkung einen, zu unterschiedlichen Rechtsfolgen. Sie werden deutlich, wenn man den Strandungsfall außer acht läßt. In diesem Fall haftet der Versicherer bei vereinbarter Beschädigungsklausel immer für Verlust, nicht aber für Beschädigung oder Verlust als unvermeidliche Folge der Beschädigung. Bei vereinbarter Bruchklausel dagegen haftet der Versicherer weder für Bruchbeschädigung noch für Bruchverlust. Er haftet nicht allein nicht, wenn etwas ab- oder ausbricht, sondern auch nicht, wenn etwas zerbricht. Zu diesem Ergebnis führt allerdings nicht so sehr der Gedanke, daß der völlige Haftungsausschluß für sämtliche Bruchschäden eher als die Unterscheidung von Beschädigungsschaden und Verlust bei der Beschädigungsklausel der für die Entstehung beider Klauseln maßgeblichen Überlegung entspricht, die auf Grund ihrer Beschaffenheit zu Beschädigungen oder Bruch neigende Ware aus dem Versicherungsschutz zu lösen und als Spezialfälle zu den Beschaffenheitsschäden zu behandeln. Maßgebend ist vielmehr die Auffassung, daß es keinen Unterschied zwischen Bruchbeschädigung und Bruchverlust gebe, weil Bruchverlust stets aus Beschädigung entstehender Verlust sei und diese Schadensart deshalb von der Bruchklausel umschrieben mitumfaßt ist.

127) Ritter, Seeversicherung, Rd. Nr. 3 zu § 115.

Teil 3

Die Entwicklung der Schiedsgerichtsklausel und ihre Bedeutung für die Schlichtung versicherungsrechtlicher Streitfragen

I. Einleitung

Die Entwicklungsgeschichte der Strandungsklauseln hat deutlich gemacht, daß das Rechtsleben Spaniens auf die Ausgestaltung der Seever-
sicherung von bedeutendem Einfluß gewesen ist. Begünstigt durch den
Umstand, daß mit der politischen Macht, die sich für Spanien zeitweilig
über halb Europa erstreckte, stets der Zwang der Anerkennung des von
ihr gesetzten Rechts verbunden ist, hat das spanische Recht Marksteine
vor allem für eine Fortentwicklung des Seeversicherungswesens in
Holland gesetzt, die wiederum Vorbild für weitere europäische Länder
geworden ist. Wenn dort in Holland - besonders in Antwerpen - auf
Grund der spanischen gedanklichen Vorarbeit Versicherungszentren mit
besonderen Spruchkammern entstehen konnten, die ausschließlich mit
der Schlichtung versicherungsrechtlicher Streitfragen befaßt waren und
deren Entscheidung sich sogar Ausländer durch besondere vertragliche
Vereinbarung unterwarfen, obwohl sie ihre Streitfragen doch sicherlich
auch vor einem einheimischen Gericht hätten klären können, stellt sich
die Frage, welche Instanzen in der Geschichte der Seeversicherung
überhaupt über Streitfragen zu entscheiden hatten, und welche Möglich-
keiten die Gesetzgebung den Parteien zur freiwilligen Unterwerfung
unter eine schiedsrichterliche Entscheidung ließ. Entwicklungsge-
schichtlich bedingt, muß die Beantwortung dieser Frage in Spanien ihren
Ausgang nehmen.

II. Die Entwicklung der Schiedsgerichtsklausel im Spiegel der Länder- gesetze

1) in Spanien

Die Ordonnanz von 1435 sieht vor, daß in Versicherungsangelegenheiten
das Konsulargericht um eine Entscheidung zu bemühen ist. Die Ein-
richtung dieses Gerichts geht zurück auf ein 1284 der Stadt Valencia und
wenig später auch der Stadt Barcelona erteiltes königliches Privileg,
welches der Vereinigung der Kapitäne und Matrosen das Recht ein-
räumte, am Vorabend des königlichen Geburtstags aus dem Kreis des
Schiffahrtsgewerbes neben zwei "consols de mar" als Richter erster
Instanz ein weiteres Mitglied als Berufungsrichter zu wählen. Diese
Richter entschieden nach Anhörung eines Kaufmanns- und Schiffahrts-
gewerbeausschusses. Ihre rechtskräftigen Entscheidungen hatten die
Qualität von Vollstreckungstiteln mit der Einschränkung, daß bei der
Vollstreckung in das Immobilienvermögen das Stadtgericht hinzugezo-
gen werden mußte. (128)

128) vgl. Prozeßordnung für das Konsulargericht von 1343 bei
Pardessus Bd. 5, S. 374 ff.

So genaue Angaben die Verfahrensordnung für das Konsulargericht über die Wahl der Richter und den Verfahrensgang im einzelnen auch enthält, aus ihr geht nicht mit hinreichender Deutlichkeit hervor, ob es sich bei dem Konsulargericht um ein staatliches Sondergericht oder um ein gesetzliches Zwangsschiedsgericht gehandelt hat. Die Annahme eines staatlichen Sondergerichts rechtfertigt weniger die Verfahrensordnung, die den Begriff des schriftlichen und mündlichen Verfahrens, den der Klage, des Beweisverfahrens oder der Berufung mit den entsprechenden Fristen und Anträgen kennt - Klage und Beweisverfahren sind auch in Schiedsgerichtsverfahren denkbar, - als vielmehr die Tatsache, daß sich der König ursprünglich die Ernennung des Appellationsrichters selbst vorbehielt. Hinzukommt die Notwendigkeit der Eidesleistung, die Rechtsprechung "pro domine rege" und der Umstand, daß die Konsularrichter den Zeugen auf ihre Aussage den Eid abnehmen konnten. Für eine Schiedsgerichtsbarkeit spricht demgegenüber die Möglichkeit der freien Wahl und Wiederwahl der Richter und der hierauf zurückzuführende Umstand, daß die consols de mar ihre Entscheidungsbefugnis nicht aus einem Akt staatlicher Verleihung sondern aus der von den Parteien vorgenommenen rechtsgeschäftlichen Bestellung ableiten. Ferner ist die besondere Erwähnung der Qualität der Entscheidung als Vollstreckungstitel nur bei Annahme einer Zwangsschiedsgerichtsbarkeit erklärlich. Für das Leistungsurteil eines Sondergerichts hätte es dieses Ausspruchs nicht bedurft.

Eine endgültige Klärung läßt sich nur im Zusammenhang mit den ergänzenden Gesetzen späterer Zeit erzielen. Von Bedeutung sind insbesondere die Pragmatik Ferdinand II. von 1510 und die Pragmatik König Philipps von 1599. (129) Aus diesen Gesetzen wird deutlich, daß die Konsularrichter die im Laufe der Zeit in der Prozeßordnung aufgetretenen Mängel nicht nach freiem Ermessen durch entsprechende Änderungen eliminieren konnten, sondern es der Eingabe beim König bedurfte. Dieser Weg widerspricht den Wesensmerkmalen der Schiedsgerichtsbarkeit, zu denen gehört, daß die Schiedsrichter das Verfahren selbst bestimmen oder nach dem Willen der Parteien regeln. (130) Ferner verdient Berücksichtigung, daß der Zweck einiger der neuen Bestimmungen darauf gerichtet war, die Appellation an höhere Instanzen zu vermeiden. Jene Vorschriften wären nicht erlassen worden, wenn nicht die eine oder andere Partei den Versuch der Appellation unternommen hätte. Dieser Versuch spricht ebenfalls gegen die Bewertung des Konsulargerichts als Schiedsgericht, weil das Schiedsgerichtsverfahren die bindende Unterwerfung der Parteien an den Schiedsspruch involviert, indem es auf eine mit der Wirkung eines rechtskräftigen Urteils versehene Streiterledigung gerichtet ist. (131)

129) abgedruckt bei Pardessus, Bd. 5, S. 543 ff. bzw. 549.

130) Balser-Bögner, Schiedsvertrag, S. 7 u. 24.

131) Balser-Bögner, a.a.O.; zur Abgrenzung von Schieds- und Sondergericht, Runge, Der Schiedsgerichtsgedanke in Recht und Wirtschaft, S. 13.

Sind infolgedessen die Konsulargerichte als auf die staatliche Justizhoheit zurückzuführende Sondergerichte zu bewerten, vom Staat kontrolliert und für die Parteien unkündbar, bleibt den Parteien die Möglichkeit der Vereinbarung eines Schiedsgerichts zur Schlichtung ihrer Streitigkeiten grundsätzlich in vollem Umfang erhalten. Insbesondere sind die Parteien nicht an Art. 9 der Ordonnanz von 1435 gebunden, in den erwähnten Bereichen ausschließlich das Konsulargericht entscheiden zu lassen. Daß die Parteien auch tatsächlich von der Möglichkeit Gebrauch machten, ein Schiedsgericht zu vereinbaren, erhellt aus Art. 9 der Ordonnanz von 1458. Die Einigung auf ein Schiedsgericht bildet die Voraussetzung für diese Bestimmung, derzufolge fortan die Einrede, daß der Rechtsstreit durch einen Schiedsrichter zu entscheiden sei, gegen die Zuständigkeit des Konsulargerichts nicht mehr möglich sein solle.

Insgesamt betrachtet sind in Spanien die Vertragsparteien kraft Gesetzes verpflichtet, ihre seeversicherungsrechtlichen Streitigkeiten vor dem Konsulargericht als einem mit Laien besetzten Sondergericht auszutragen. Das Gesetz zwingt zur Inanspruchnahme dieses Gerichts, schließt jedoch die Vereinbarung eines Schiedsgerichts mittels besonderer Klausel nicht aus. Es nimmt ihr aber durch den Ausschluß der entsprechenden Einrede die notwendige Absicherung in einem ordentlichen Verfahren.

2) in Holland

Anders als in Spanien, wo das Versicherungsrecht als dem Handelsrecht zugehörend der Zuständigkeit eines Sondergerichts zugeschrieben war, ist in Holland zumindest für die Entscheidung über die Zahlungsverpflichtung des Versicherers im Versicherungsfall der allgemeine "behorrdlijcke rechter" zuständig. (132) Dagegen könnte die Ordonnanz vom 29. Januar 1549 einen besonderen Rechtsweg eröffnen, wenn es dort im Zusammenhang mit der Schiffsbesichtigung durch eine Abnahmekommission heißt, daß "onse officieren ende wethouders" Streitfragen über Wertfestsetzungen entscheiden. (133) Unter Berücksichtigung der Ordonnanz von 1563, derzufolge "officiers ende wethouders vander plaetsen, die gehouden zullen wesen partjen te veraccorderen" im Streitfall die Frachthöhe bestimmen, sind die "wethouders" jedoch nur gutachtlich tätig werdende Sachverständige gewesen, die keine richterliche Funktion ausübten. (134) In Anbetracht der Tatsache, daß im holländischen Recht für alle Streitfragen, für deren Austragung in Spanien das Sondergericht zuständig ist, eine solche Verweisung fehlt, muß deshalb angenommen werden, daß für die Klärung dieser Differenzen das ordentliche Gericht zuständig bleibt. Erst die Ordonnanz von 1570 scheint zwischen ordentlicher und Schiedsgerichtsbarkeit zu unterscheiden, indem sie einmal die

132) Ordonnanz von 1537.

133) Kap. 17 der Ordonnanz von 1549.

134) Die Auslegung beruht auf der Übersetzung des Begriffs "wethouder" als Stadtrat oder Beigeordneter.

"rechters" erwähnt, die vor ihrer Entscheidung "daeraf blycke by copie autenticke gheeteekent by den voorseyden commis, oft by zyen substituyten", daß die Versicherung für Warenexporte auch wie vorgeschrieben registriert ist, zum anderen schiedsrichterliche Strafe vorsieht ("op peine van abitralen straff ende correctie"), wenn die Vertragsüberwachungskommission ihren Verpflichtungen nicht nachkommt. Die ersten genaueren Kenntnisse über eine besondere Gerichtsbarkeit in Seeversicherungsfragen in Holland vermitteln indessen nicht die Gesetze, sondern ein Gutachten der Versicherungskammer der Stadt Antwerpen aus dem Jahre 1593 (135).

Dieses gutachtliche Attest bezeugt, daß zwei eingessessenen Kaufleuten der Stadt Antwerpen "vonn den furnemsten Kauffleuten welche mit assecurantz umbgeheyn vnd handeln , commitirt vnd gesetzt, vnd ihnen authorithet, macht vnd gewalt gegeben ist, alle vorvallende Irrungen, Zand vnd gebrechenn, soviel denn Punkt der Assecuration vnd versicherung belangt, zwischen allenn Kaufleuten zu vergleicheyn vnd zu liquidiren, aufzuheben vnd zu entscheidenn.." Die Anzahl der Gewählten und das Gremium ihrer Wähler entsprechen der Zahl der spanischen Konsularrichter erster Instanz und der Gruppe ihrer Wähler. Anders jedoch als in Spanien entscheiden die holländischen Kaufleute nicht "pro domine rege" und "ohne praeiudicio vnd vorfanng der ordentlichen vnd geburlichen Obrigkeit". Damit entfernt sich ihre Tätigkeit von der Ausübung einer Sondergerichtsbarkeit und rückt in die Nähe der Schiedsgerichtsbarkeit. Ob freilich die Kaufleute tatsächlich als Schiedsrichter anzusehen sind, bleibt fraglich. Sie könnten auch Schiedsgutachter gewesen sein.

Nach herkömmlicher Meinung unterscheiden sich Schiedsgutachter und Schiedsrichter dadurch, daß der Schiedsgutachter mit der Feststellung einzelner für die Entscheidung erheblicher Tatsachen befaßt ist, ohne die Entscheidung selbst zu fällen, während es Aufgabe des Schiedsrichters ist, gerade diese Streitentscheidung zu treffen. (136) Daran gemessen, haben die Kaufleute der Antwerpener Börse die Stellung von Schiedsrichtern. Sie liquidieren, heben auf und entscheiden. Im Bereich des Privatversicherungsrechts haben sich jedoch die Unterschiede - der Schiedsrichterentscheide über Rechtsfragen, der Schiedsgutachter über Tatfragen - vom Inhalt der Aufgabe her verwischt. (137) Sicherlich werden die Schiedsgutachter zunächst eine Tatsachenforschung vorzunehmen haben, für die sie besonders geeignet erscheinen. Aber ihre Funktion erschöpft sich hierin weder der Sache noch der Wirkung nach. Die verbindlichen Feststellungen der Schiedsgutachter haben auch Entscheidungscharakter: Indem die Gutachter ihrer Aufgabe entsprechend gewisse Elemente des Parteienstreits bindend feststellen, entziehen sie

135) Kiesselbach, S. 166.

136) Balser-Bögner, Schiedsvertrag, S. 7 u. 8; Rosenfeld, Entwicklung des schiedsrichterlichen Verfahrens, S. 12; Runge, Schiedsge-
danke, S. 14.

137) Sieg, Die feststellenden Schiedsgutachter, VersR. 1965, 629 (630).

den Inhalt des Gutachtens in der Regel der Nachprüfung des Staatsgerichts. Die darin liegende Übereinstimmung mit dem Schiedsspruch ist nicht zu verkennen. Wer anstelle des Staatsgerichts handelt, übt seinerseits richterliche Funktionen aus, mag er den Rechtsstreit ganz entscheiden, mag er nur über Elemente befinden wie der Schiedsgutachter. Noch näher rückt der Schiedsgutachter an den Schiedsrichter heran, wenn man einen Blick auf die tatsächlichen Verhältnisse wirft. Dabei zeigt sich nämlich, daß das von den Schiedsgutachtern festzustellende Element des Streits meist den einzigen Differenzpunkt bildet, der Spruch der Schiedsgutachter also die Meinungsverschiedenheit endgültig bereinigt. (138)

Die Frage nach der Qualifizierung der gewählten Kaufleute als Schiedsrichter oder Schiedsgutachter ist deshalb unter Berücksichtigung der herkömmlichen Unterscheidung nicht hinreichend geklärt. Ihre Beantwortung ist letztlich erst dann möglich, wenn die Antwerpener Gepflogenheiten als Teil einer Gesamtentwicklung nachgewiesen werden können und dadurch die Möglichkeit zu Rückschlüssen eröffnet wird.

In Amsterdam werden alle versicherungsrechtlichen Streitigkeiten in erster Instanz von der "Kamer van assurance" entschieden, deren drei Mitglieder auf ein Jahr mit der Möglichkeit der Wiederwahl bestellt werden. (139) Sie ist zugleich zuständig für die Schlichtung aller Streitfragen aus Versicherungsverträgen, in denen sich die Parteien ihrer Entscheidung unterwerfen. Gegen die Entscheidung der Kammer steht dem Beschwerten innerhalb einer Frist von zehn Tagen die Berufung an die Schöffen der Stadt zu.

In Rotterdam werden alle Differenzen in Versicherungsangelegenheiten von drei qualifizierten Laien entschieden, die jährlich von der Bürgerschaft, den Bürgermeistern und Schöffen gewählt werden. Auch sie sind zuständig für Streitfälle aus außerhalb der Stadt geschlossenen Verträgen, sofern die Parteien die Zuständigkeit dieser Kammer vereinbart haben. Gegen die Entscheidung besteht die Möglichkeit der Appellation an den "hofe van Holland" oder das Stadtgericht. (140)

In Middelbourg unterliegen schließlich alle Versicherungsstreitigkeiten in erster Instanz der Entscheidung der Kommissare der Kammer für Versicherungen, die gleichfalls jährlich gewählt werden und ebenso über Streitfälle aus auswärtigen Verträgen mit entsprechender Zuständigkeitsverweisung ihr Urteil fällen. Als Berufungsinstanz fungiert das Kollegium der Bürgermeister oder die Vereinigung der Stadtschöffen.

Der Vergleich der Möglichkeiten, welche die Städte Amsterdam, Rotterdam und Middelbourg für die Entscheidung seerversicherungsrechtlicher Streitfragen eröffnen, macht eine weitestgehende Übereinstimmung deutlich. An allen Plätzen ist eine Assekuranzkammer in

138) Sieg, a. a. O.

139) Kap. 32 der Ordonnanz vom 31. Januar 1598.

140) Ordonnanzen von 1604 und 1635, abgedruckt bei Pardessus, Bd. 4, S. 152.

erster Instanz zuständig, deren Mitglieder jeweils für ein Jahr gewählt werden. Aus der Tatsache, daß alle Kammern "entscheiden" - andernfalls wäre die Möglichkeit der Berufung nicht denkbar - und die Aussprüche der Kammermitglieder vor allem Titelqualität besitzen, folgt ihre Qualifizierung als Schiedsgericht. Zwar ist eingangs erwähnt worden, daß auch Schiedsgutachter judikativ tätig werden. Aber ihre Tätigkeit erstreckt sich in der Regel nur auf Teilfragen eines streitigen Gesamtkomplexes. Wären die Mitglieder der Kammern lediglich Gutachter, könnten sie allenfalls über Teilfragen des Rechtsstreits entscheiden, keinesfalls jedoch instanzens abschließende Urteile fällen. Da Organisation und Aufgabe der Antwerpener Kammer mit denen der genannten übereinstimmen, muß dasselbe für diese gelten, auch wenn eine zeitgenössische Quelle davon spricht, daß die Mitglieder der Antwerpener Kammer "keine solche *judices ordinarii*, sondern *privat* persohnen sein, so der Kauffmannshandel und Schifffahrt geschickt und erfahren, aber keine die allergeringste Jurisdiktion weder *ad citandum* noch *exequendum* haben." (141) Sie ist als Parteivortrag in einem anhängigen Verfahren nicht höher zu bewerten als das eingangs erwähnte gutachtliche Attest des Rates von Antwerpen, das von Entscheidungen dieses Gremiums spricht und in dieser Aussage mit den Gepflogenheiten an den anderen holländischen Plätzen vollübereinstimmt.

Ist infolgedessen die Antwerpener Kammer für Versicherungen als ein Schiedsgericht anzusehen, haben die vertraglichen Vereinbarungen, in denen sich die Parteien eines Versicherungsvertrages zur Schlichtung ihrer daraus herrührenden Streitfälle der Entscheidung dieser Kammer unterwerfen ebenso den Charakter echter Schiedsgerichtsklauseln wie die Vereinbarung der Parteien, die sich in Amsterdam, Rotterdam oder Middelbourg auf Grund vertraglicher Abrede um Schlichtung ihrer Differenzen bemühen.

Die Versicherungskammern in Antwerpen, Amsterdam und den übrigen Seeplätzen haben, zusammenfassend betrachtet, sicherlich in dem spanischen Konsulargericht ihr Vorbild. Ausgehend von derselben Überlegung, daß fachkundige Laien die spezielle Versicherungsmaterie besser beherrschen als die ordentlichen Richter, sind nicht nur die Besetzung sondern auch Amtszeit und Qualität der getroffenen Entscheidung als Vollstreckungstitel weitgehend identisch. Aber im Unterschied zu ihrem Vorbild, sind die Versicherungskammern Schiedsgerichte. Entsprechend differenziert ist die Bedeutung der Schiedsgerichtsklausel. Während in Spanien für die Parteien die Vereinbarung eines Schiedsgerichts - wenn auch beschränkt durch den Ausschluß der Einrede der schiedsrichterlichen Entscheidung im ordentlichen Verfahren - denkbar gewesen ist und auch angebracht geschienen haben mag, erübrigt sie sich für die in Antwerpen, Amsterdam oder Rotterdam residierenden Parteien, da dort über versicherungsrechtliche Streitfälle ohnehin schon ein Schiedsgericht entscheidet. Die Klausel bleibt dagegen für Parteien bedeutsam, die außerhalb der angegebenen Städte wohnen, aber dennoch die Entscheidung einer dieser Kammern über ihre versicherungsrechtlichen Differenzen wünschen.

141) Kiesselbach, S. 166.

3) in Frankreich

In Frankreich oblag die Rechtsprechung in Seeangelegenheiten von jeher dem "Amiral de France" bzw. den Bediensteten der von ihm geleiteten Behörde. (142) Deshalb fällt auch die Entscheidung über versicherungsrechtliche Fragen, solange diese denkbar sind, in seine Kompetenz. (143) Gleichwohl waren Durchbrechungen dieser an sich eindeutigen Zuständigkeit möglich, indem die Vertragsparteien durch besondere Vereinbarung ihre Streitigkeiten einem anderen Gericht zur Entscheidung unterwarfen. So haben sich besonders die Bürger Bordeaux's durch besondere Gerichtsstandsklauseln der Entscheidung ihrer versicherungsrechtlichen Streitfragen durch die Richter der Admiralität entzogen, indem sie vereinbarten, ihre Differenzen vor dem Landeshauptmann von Guyenne und dem königlichen Oberrichter auszutragen, der seinen Dienstsitz im Palais de l'Ombrière in Bordeaux hatte. (144) Und die Stadt Rouen hatte sich das Recht erstritten, versicherungsrechtliche Streitigkeiten statt vor der Admiralität vor einem eigenen Gericht auszutragen. (145)

Wenn sich auch die Admiralität immer wieder mit Eingaben und Beschwerden gegen die Unterwanderung ihrer gerichtlichen Zuständigkeit wandte, blieben die auf die Wahrung der Kompetenz gerichteten Bemühungen in der Regel ohne Erfolg. Vielmehr muß der Ordonnanz von 1681 entnommen werden, daß neben der Vereinbarung des ordentlichen Gerichts als Gerichtsstand für versicherungsrechtliche Differenzen und der ex lege angeordneten Zuständigkeit des Schiedsgerichts von Rouen ganz allgemein die Vereinbarung weiterer Schiedsgerichte durch besondere Schiedsklauseln üblich gewesen ist. Anders ist die Erwähnung der Schiedsklausel in Art. 3 des 6. Titels ("soumission des parties aux arbitres") als denkbarer Inhalt eines Versicherungsvertrages nicht zu erklären. Im Falle ihrer Vereinbarung entschieden die Schiedsgerichte innerhalb von acht Tagen nach Ernennung der Richter auf Grund mündlicher Verhandlung oder nach Lage der Akten. Die Schiedssprüche wurden alsdann der zuständigen Abteilung der Admiralität zur Bestätigung übersandt. Sie waren gegen Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar und unterlagen der Berufung bei der "Cours de Parlement."

- 142) Nach Pardessus, Bd. 4, S. 295, Fußnote 2, bestand die Admiralität schon seit 1373 und ist nach ihrer zeitweiligen Auflösung von Napoleon neu eingerichtet worden, ohne jedoch wieder zur alten Bedeutung zu gelangen.
- 143) Edikt betr. die Admiralität von 1584 und Art. 2, Titel II der Ordonnanz von 1681.
- 144) Hubrecht, Geschichte der Versicherung in Frankreich, VersArch. 1958, 351 (356) am Beispiel des Vertrages von 1552.
- 145) Diese Befugnis geht zurück auf ein Edikt aus dem Jahre 1556 und ist auch durch die in Fußnote 118) erwähnte, die Admiralität betreffende Ordonnanz von 1584 respektiert worden.

4) in England

Die anfangs geringe Neigung der Engländer zum Abschluß eines Versicherungsvertrages brachte es mit sich, daß die Parteien, wenn sie sich einmal dazu entschlossen hatten, den daraus resultierenden Verpflichtungen in gebotenem Umfang nachgekommen sind. Von Beginn an gab es deshalb nur ganz wenige Streitfälle, bei denen die Fronten sich derart verhärteten, daß eine Klärung durch Inanspruchnahme Dritter notwendig wurde. Auch in England bediente man sich in einem solchen Fall nicht der Gerichte, sondern bestimmter Kaufleute, die der Bürgermeister der Stadt London aus einer Gruppe von Männern auswählte, die auf Grund ihrer Erfahrungen am geeignetsten erschienen, in einer Spezialmaterie, wie sie die Versicherung darstellt, zu entscheiden. (146)

Es blieb indessen nicht aus, daß sich manche der Vertragsparteien dieser Schiedsgerichtsbarkeit zu entziehen suchten. Besonders Ende des 16. Jahrhunderts häuften sich Fälle, in denen sich die Versicherer bemühten, die Versicherungsnehmer zu veranlassen, ihr Recht vor den Gerichten Ihrer Majestät zu suchen, weil man sie durch den langwierigen und mit hohen Kosten verbundenen Prozeß prozeßmüde machen wollte. Um dieser unlauteren Praxis entgegenzuwirken, wurde durch das Statut von 1601 der "Lorde Channcellor" oder der "Lorde Keeper of the greate seale of Englande" (Lordsiegelbewahrer) ermächtigt, unter dem Siegel Englands eine ständige Kommission zu bilden, die mindestens jährlich oder auf Gutdünken des Lordkanzlers bzw. des Siegelbewahrers neu zu ernennen sein und mit der Zuständigkeit:

"for the hearinge and determynyng of causes arisinge, and pollicies of assurances, suche as now are or hereafter shall be entred within the office of assurances within the city of London.,"

versicherungsrechtliche Differenzen unter Einhaltung eines summarischen Verfahrens klären sollte, wobei die Kommission befugt war, die Parteien zu laden, Beweise zu erheben und sogar Freiheitsstrafe zu verhängen, falls die Betroffenen ihren Anordnungen vorsätzlich nicht Folge leisteten. Die Kommission bestand aus zwei Doktoren des Zivilrechts, zwei gewöhnlichen Juristen, dem recorder of London und bis zu acht Kaufleuten. Gegen die Entscheidung dieses Schiedsgerichts gab es innerhalb von zwei Monaten die Berufung an das "highe courte of Channcerie". Dem Lordkanzler oder Siegelbewahrer stand das Recht zu, den Schiedsspruch nach Billigkeitsrechtsprechung (equity) aufzuheben oder abzuändern.

Insgesamt gesehen ist in England eine Rechtsentwicklung in der Einrichtung von Schiedsgerichten zur Entscheidung versicherungsrechtlicher Differenzen festzustellen, die der auf dem Kontinent entspricht. Unter Berücksichtigung der Amtsdauer der vom Lordkanzler ernannten Kommissare, ihrer Befugnisse bei der Durchführung des

146) vgl. Statut Elisabeth I. von 1601 bei Pardessus, Bd. 4, S. 211.

Verfahrens und der Abänderbarkeit ihrer Entscheidung durch das ordentliche Gericht kann davon ausgegangen werden, daß das holländisch-spanische Vorbild bei der Errichtung dieses Schiedsrichter-Kollegiums eine entscheidende Rolle gespielt hat. Hinzukommt, daß ebenso wie in Holland, die ausschließliche Zuständigkeit des Kommissariatsschiedsgerichts nur für die Versicherung gilt, die im Bereich der Londoner Versicherungskammer geschlossen worden ist. Das hat zur Folge, daß in paralleler Entwicklung zum holländischen Recht die Unterwerfung unter die Entscheidung dieses Kollegiums durch Einfügung einer besonderen Schiedsklausel für in London geschlossene Verträge hinfällig wird, dagegen für außerhalb Londons getroffene Versicherungsabreden ein möglicher Vertragsinhalt bleibt.

5) in Deutschland

In Hamburg bereitet die Frage nach dem für die Erlangung einer Entscheidung in versicherungsrechtlichen Streitigkeiten einzuschlagenden Weg mit Einführung der Versicherung durch die eingewanderten Antwerpener Bürger gewisse Schwierigkeiten. Einerseits konnte man sich wegen auftretender Differenzen an die Antwerpener Börse mit der Bitte um Rechtsschutz wenden, indem man etwa folgende Schiedsgerichtsklausel neben dem allgemein gehaltenen Verweis auf holländisches Recht in den Vertrag mit aufnahm:

"Woll zuuorstehenn, im fal durch vorlust, auerie, offte sonnst auf andere weise dieser Assecurantz halbenn einig Differentz oder gebrechenn furvallen wurden.. das alsdann der geasseuirirter schuldig sein soll, die Police, den auferichten contract, nach Antwerpen zu senden vnnd sich daselbst bei denn verordnetenn vnnd beuelchhabern der Assekuration lassen belernen vnnd rechtlichen bescheidts erwarten." (147)

Andererseits konnte aber auch das hamburgische Gericht - der Rat der Stadt - versicherungsrechtliche Streitfragen klären, wenn eine Schiedsgerichtsklausel fehlte. Die Schwierigkeiten, die das Austragen des Streits vor der Antwerpener Versicherungskammer gemessen an Zeitaufwand, Reiseweg und prozeßrechtlicher Vertretung mit sich brachte, liegen auf der Hand. Die Unannehmlichkeiten, mit denen das Verfahren vor dem hamburgischen Gericht verbunden war, lag weniger im Verfahrensgang vor diesem Gericht selbst als darin, daß die unterlegene Partei häufig das Urteil durch Appellation an das Reichskammergericht in Speyer anfocht. Dadurch zogen sich diese Prozesse sehr lange hin. So dauerte der erste versicherungsrechtliche Streit vor einem Hamburger Gericht, der im liber sententiarum der Stadt vermerkt und am 26. August 1590 durch Urteil entschieden worden ist, infolge der Berufung bis zum Jahre 1606. Der Prozeß de Rochas gegen Coyemann u. a., der am 8. Oktober 1593 begann und dessen Entscheidung wegen

147) Kiesselbach, S. 170, Anlage 3.

schwebender Vergleichsverhandlungen vom Rat der Stadt erst am 24. April 1594 erfolgte, war vor dem Reichskammergericht noch im Jahre 1610 anhängig und konnte schließlich ebenso wie der zunächst erwähnte überhaupt nur durch das schlichtende Eingreifen dritter Personen beendet werden. (148)

Vergeblich berief sich der Senat zur Unterbindung der Prozeßverschleppung auf das der Stadt durch Kaiser Karl V. im Jahre 1554 verliehene Privileg das *ius de non appellando*, demzufolge auch Assekurationsstreitigkeiten "inappellabel und als bey den höchsten Reichsgerichten nicht anzunehmende, vielmehr für nichtig und der unaufhältlichen Execution Senatus zu erachtende Fälle" sein sollten. (149) Berücksichtigend, daß viele der Berufungsfälle wie die oben erwähnten nach erheblichem Zeitaufwand nicht ohne Inanspruchnahme Dritter zu einem Ende gelangten, lag der Gedanke nahe, den Ausweg aus den Schwierigkeiten darin zu suchen, von vornherein die Zuständigkeit dieser schlichtend eingreifenden Personen als ein deutsches Schiedsgericht zu vereinbaren. In der nach holländischem Vorbild streng formalisierten Police konnte diese Vereinbarung nur in Form der Hinzufügung einer entsprechenden Klausel geschehen. Die älteste deutsche Schiedsklausel lautete:

"Also gedaen in Hamburch Renunzieren ten effecte voor de Ordinantie van assureantie tot Antwerpen gemaect/ ende alle andere Ordonantien/Statuten ende placcaten dieser Politze contrario sinde/vnde so einige differentie the gerisen quam/sin Parteyen tho freden ihn tho submitteren inn dry Neutrale Cooplüde von dieser Börse/vnde wat deselue oft de twe von ihm sententieren sollen/soll von Parteyen von solcken weerde gehauden vnnnd angenommen werden/gelick oft sulckes by de Keyserlicke kamer tot Spier gesentenciert waer/.." (150)

148) In der Literatur differieren die Angaben darüber, ob die erwähnten Prozesse durch Vergleich oder die Inanspruchnahme eines Schiedsgerichts beendet worden sind. (vgl. Plass, S. 55; Kiesselbach, S. 120 und Knittel, S. 9). Die Erwähnung des Schiedsgerichts im Zusammenhang mit dem vor dem Reichskammergericht anhängigen Verfahren befremdet insofern, als die Verfahren grundsätzlich einander ausschließen. Unter Berücksichtigung einer zeitgenössischen an das Reichskammergericht gerichteten Interventionsschrift, in der es, die ganze damalige Situation zusammenfassend, hieß:

"Es erhellet nemlich aus den Appellations-Sachen... was den appellirenden Partheyen meistens zu tun sey, die Sachen soviel als möglich in die Länge zu ziehen; und dem gegenheil dergestalt zu ermüden, daß derselbe .. zu einer nachtheiligen Composition (=Vergleich) sich bequämen müsse," (Plass, S. 64)

wird man wohl annehmen müssen, daß in beiden Fällen die Prozesse nach Hinzuziehung Dritter (als "Schiedsrichter") durch Vergleich beendet worden sind.

149) Plass, S. 62.

150) ders., S. 55. Diese Klausel wurde 1617 verwendet. Sie findet sich wieder in dem Versicherungsvertrag des Hamburger Kaufmanns Johann Lembke von 1628; Kiesselbach, S. 172 ff. Anlage 4.

Wenn sich die Parteien durch diese Klausel für die Entscheidung ihrer Differenzen dem Spruch dreier neutraler Kaufleute der Hamburger Börse, den sogenannten "guten Männern", mit der Folge unterwarfen, daß deren einmütiger oder mit zwei Drittel Mehrheit getroffener Entscheidung dieselben Wirkungen für sie haben solle wie ein Urteil des Reichskammergerichts in Speyer - d. h. mit der Folge, daß der weite Rechtsweg ausgeschlossen bleibt - ist über die Auswahl dieser Schiedsrichter noch nichts gesagt. Hierüber gibt ein Gerichtsbescheid aus dem Verfahren Jeronymus Schniteker gegen Johan Baptista Junquer u. a. vom 16. November 1654 Auskunft. Dort heißt es:

".. das den Beklagten zu allem ueberfluß noch 8 tage Dilation vergönnet sein sollen, in welcher Zeit sie vermöge Police und Assecurantz-Verschreibung neutrale Kauffleute zur Börse, die Christen sein, zu gueten Männer ernennen.." (151)

Aber gerade in der Ernennung der Schiedsrichter durch die Partei lag die Schwäche der Vereinbarung. Denn die Partei, die sich Zahlungsaufschub verschaffen wollte, brauchte die Benennung der neutralen Kaufleute nur zu verzögern oder ganz entfallen zu lassen. Der Gegner sah sich alsdann genötigt, auf die Ernennung vor dem ordentlichen Gericht zu klagen, der störrische Beklagte trieb den Prozeß durch alle Instanzen und man hatte schließlich am Ende wieder das erreicht, was man durch die Einführung der Klausel gerade vermeiden wollte, den langwierigen Prozeß. Dieser Entwicklung wäre entgegentreten gewesen, wenn die Ernennung der Schiedsrichter nicht den Parteien überlassen geblieben, sondern die "guten Männer" wie ihre holländischen oder englischen Kollegen von Amts wegen auf Zeit bestellt worden wären. Tatsächlich ist wiederholt der Vorschlag gemacht worden, die oben erwähnten Machenschaften durch Bestellung ständiger Schiedsrichter auszuschließen und dadurch der Schiedsklausel ihre alte Bedeutung wiederzugeben. Im Jahre 1655 kam es sogar zu einem diesbezüglichen Gesetzesentwurf. Zu einem Ergebnis gelangten die Bemühungen jedoch nicht. Andere Ereignisse hatten den ordentlichen Rechtsweg wieder attraktiver gemacht:

Nach erbittertem Streit mit dem Reichskammergericht, das entgegen der Auffassung des hamburgischen Gerichts trotz Bestehens des *ius de non appellando* wieder einmal eine Assekuranzsache für appellabel hielt, erreichte der Rat der Stadt unter Anrufung des Kaisers und verschiedener Kollegien des Reichstags im Jahre 1634 die Erneuerung des Privilegs. Damit war die Gefahr der Berufung nach Speyer endgültig beseitigt, denn als im Jahre 1731 durch die Anwälte des Versicherers Burmester erneut versucht wurde, den Rechtsstreit vor dem Reichskammergericht zu beenden, erließ dieses am 6. Februar 1737 folgende Entscheidung:

"In angemaaßter Appellation Nicolas Burmester's Erben in actis benannt, wider N. Höckel, ist die Sache von Amts wegen vor beschlossen, angenommen, und erkannt, daß selbige, als eine Assekuranzsache,

durch vorgenommene Appellation an dieses Kais.
Cammer-Gericht nicht erwachsen, sondern an Richtern
voriger Instanz zu remittiren und zu weisen seyn als
Wir dieselbe hiermit remittiren und weisen." (152)

Da das Ende eines Versicherungsprozesses wieder abzusehen war, bestand der Grund, weshalb man sich der Schiedsklausel bediente, nicht mehr, und es lag nahe, daß die Parteien ihre Prozesse nunmehr wieder vor dem ordentlichen Gericht austrugen. Der ordentliche Rechtsweg bot sich umso mehr an, als der Senat den Bedürfnissen der Versicherungsbranche 1632 durch die Schaffung der Admiralität als ordentliches Seegericht erster Instanz besonders entgegenkam. Dennoch verloren die Schiedsklauseln und die durch sie begründete Kompetenz der "guten Männer" nicht völlig an Bedeutung. Die Schiedsklausel ist in allen Policen bis zum Erlaß der AHO von 1731 enthalten, und die Schiedsrichter wurden auch dann noch für so bedeutend gehalten, daß die AHO in Art. 1 des 19. Titels ausdrücklich die Verweisung aller streitigen Assekuranzsachen an die "guten Männer" forderte, ehe sie bei der Admiralität anhängig wurden. Aber die Schiedsrichter entschieden fortan nicht mehr mit der Kompetenz, "finaliter zu laudiren und pure vel absolvendo vel condemnando zu befinden," (153) sondern als Schlichtungsinstanz, bevor der Streit an die Admiralität zur endgültigen Entscheidung ging. (154) Sie nahmen die Aufgaben einer Gütestelle wahr, wie sie heute noch auf anderen Rechtsgebieten anzutreffen ist, etwa bei den Industrie- und Handelskammern zur Schlichtung von Streitigkeiten aus dem Wettbewerbsrecht (§ 27 a UWG), oder als besondere Einrichtung im Bereich des Zivilprozeßrechts (§ 794 Nr. 1 ZPO).

Weder im Allgemeinen Plan von 1847 noch im ADHGB oder den ASVB von 1867 findet die Schiedsgerichtsklausel Erwähnung, auch nicht in dem Sinne, daß der Streitfall vor der gerichtlichen Entscheidung erst vor die "boni viri" gebracht werden müsse. In der Praxis besteht hierzu auch keine Notwendigkeit mehr, da der einzige Grund ihrer Einfügung in Deutschland, die Vermeidung allzu langer Prozeßdauer infolge der Appellation an das Reichskammergericht, durch das Berufsverbot und die Schaffung einer wirkungsvollen Gerichtsbarkeit in Seeversicherungsangelegenheiten in Hamburg selbst weggefallen ist. Die "Seeversicherungspolize auf Casco - Reiseversicherung, Fracht etc.", die auf die ASVB zurückgeht, nennt unter der Rubrik "Besondere Anzeigen oder Vereinbarungen" lediglich den Vermerk: "Für alle Ansprüche aus diesem Versicherungsverhältnis sind ausschließlich die Hamburger Gerichte zuständig."

152) Plass, S. 62; Kiesselbach, S. 128.

153) ders., S. 98.

154) Kiesselbach, S. 129. Einem Mandat des Rates von 1656 zufolge war die Admiralität sogar erst dann zuständig, wenn nach Ablauf von 3 Monaten eine Einigung durch "gute Männer" nicht erfolgt war und dem Gericht hierüber ein Attest vorlag.

Die Schiedsgerichtsklausel dürfte auch heute keine allzu große Bedeutung mehr haben. Von den wenigen Entscheidungen, die der Bundesgerichtshof seit seinem Bestehen in Seeversicherungssachen getroffen hat (155), auf eine überwiegende Inanspruchnahme von Schiedsrichtern zu schließen, scheint wenig geboten, weil die Parteien in der Mehrzahl der Fälle das Revisionsgericht gar nicht erst bemühen. Aus welchen Gründen auch immer wird sich der Seeversicherer letztlich besonders mit Rücksicht auf die im Transportversicherungsgewerbe vorhandene große Konkurrenz genötigt sehen, kaufmännische Grundsätze walten zu lassen und dem Versicherungsnehmer soweit als möglich entgegenzukommen, um sich den Ruf als kulante Firma zu erhalten. Gleichwohl ist das Schiedsgericht nicht gänzlich aus dem deutschen Seeversicherungsrecht verschwunden. Der Entwurf von 1910 und die ADS von 1919 erklären in § 75 das Schiedsgericht zuständig für die Entscheidung der Frage, ob der Versicherungsnehmer im Rahmen der Teilschadenabwicklung einen wichtigen Grund habe, die Ausbesserung des Schiffes zu verweigern. Zwar können auch hier Zweifel bestehen, ob wirklich das Schiedsgericht gemeint ist oder nur ein Schiedsgutachterverfahren, denn die Verwendung des Ausdrucks "Schiedsgericht" schließt nicht aus, daß die Parteien lediglich eine gutachtliche Stellungnahme angestrebt haben. Die Feststellung des wichtigen Grundes läßt sich auch von Gutachtern treffen. Aber es muß doch in erster Linie der an und für sich klare Ausdruck entscheiden. Ferner schließt die Gegenüberstellung des Sachverständigenverfahrens in § 74 ADS und des schiedsrichterlichen Verfahrens in § 75 Abs. 6 ADS die Annahme aus, daß dasselbe gemeint ist. (156)

III. Zusammenfassung

Die Entwicklung der Schiedsgerichtsklausel hat mit der der Strandungsklauseln gemeinsam, daß sie eng mit der allgemeinen Geschichte der Seeassekuranz verknüpft ist. Ebenso wenig wie die Ausgestaltung der Seeversicherung auf das in einem einzigen europäischen Land entwickelte Gedankengut beschränkt ist, kann eine Nation für sich in Anspruch nehmen, die Schiedsgerichtsklausel in ihrem Aufbau allein bestimmt zu haben. Ihre Entwicklung nimmt ihren kodifikatorischen Ausgang in Spanien. Dort zwingt das Gesetz nicht zur Inanspruchnahme des staatlichen Konsulargerichts, sondern läßt die Vereinbarung eines Schiedsgerichts zu. Allerdings nimmt das Gesetz dieser Vereinbarung durch den Ausschluß der Einrede, daß der Rechtsstreit durch ein Schiedsgericht zu entscheiden sei, die notwendige Absicherung in einem ordentlichen Verfahren. Darauf aufbauend entwickelten das holländische und schließlich das deutsche Recht unter Aufhebung dieser Beschränkung

155) Im Nachschlagewerk von Lindenmaier-Möhring finden sich bis 1968 lediglich acht Entscheidungen des BGH zu den gesamten ADS. vgl. ferner Liesecke, Die Rechtspr. des BGH in Seesachen, VersR. 1960, 865 (870).

156) Ritter, Seeversicherungsrecht, Rd.Nr. 45 zu § 75.

diese Vereinbarung für Verträge, die außerhalb der Seeplätze abgeschlossen wurden, zu einem uneingeschränkten Vertragsinhalt. Während für die Vertragsparteien in Spanien, Frankreich, Holland und England für die Einführung der Klauseln der maßgebende Gedanke der gewesen ist, die spezielle Versicherungsmaterie nicht der Entscheidung durch ordentliche Richter sondern Leuten zu überlassen, die auf Grund ihres Sachverstands und Einfühlungsvermögens auf das engste in allen Einzelheiten mit der Versicherungsmaterie vertraut sind, ist in Deutschland nicht so sehr diese Überlegung maßgebend als die, möglichst schnell zu einem Entscheidungsergebnis zu gelangen. Die Richtigkeit der These, daß dies der alleinige Grund für die Einführung der Schiedsgerichtsklausel gewesen ist, folgt daraus, daß in Deutschland die Klausel in dem Maße in ihrer Bedeutung sinkt, in dem der ordentliche Rechtsweg durch eine Beschleunigung des Verfahrens und Straffung des Instanzenzuges wieder attraktiver wird.

LITERATURVERZEICHNIS

I. Gesetzesmaterialien:

Materialien zu den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen in zwei Bänden, herausgegeben von E. Bruck, Hamburg 1919

Praktische Gleichwertigkeitstabellen, herausgegeben vom Internationalen Transportversicherungsverband, Deutsche Ausgabe Nr. 1, Januar 1955

II. Einzeldarstellungen und Erläuterungsbücher:

- | | |
|--------------------|---|
| Balscr-Bögner | Schiedsvertrag und Schiedsverfahren, Frankfurt 1954 |
| Benecke, Wilhelm | System des Assekuranz- und Bodmereiwesens, 1. Band Hamburg 1851,
2. Band Hamburg 1852 |
| Bensa | Il contratto di assicurazione nel medio evo; Genova 1884 |
| Bruck-Möller | Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz und zu den allgemeinen Versicherungsbedingungen unter Einschluß des Versicherungsvermittlerrechtes, 8. Aufl., Berlin 1966 |
| Büchner, Franz | Grundriß der Individualversicherung, 6. Auflage, Karlsruhe 1968 |
| Cicero | ad familiares libr. 2, Brief 17 |
| Goldschmidt, Levin | Universalgeschichte des Handelsrechts, Stuttgart 1891 |
| Hagen, Otto | Seeversicherungsrecht, Berlin 1938 |
| Herzog | Die Praxis der Transportversicherung, Berlin 1909 |
| Kiesselbach | Die wirtschafts- und rechtsgeschichtliche Entwicklung der Seeversicherung in Hamburg, Hamburg 1901 |
| Knittel | Alte Assekuradeure und alte Gefahren, Abhandlungen und Mitteilungen aus dem Seminar für Vers. Wiss. Heft 2, Hamburg 1918 |

Kuhl	Seerechtliche Gesetze und Verordnungen 1964, Hamburg 1963
Liebig	Die Transportversicherung, I. Teil, Berlin 1914
Löhr	Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetz- buch, erläutert aus den Materialien, der Rechtslehre und den Entscheidungen der deutschen Gerichte unter genauer Berück- sichtigung der Einführungsgesetze sämt- licher deutscher Staaten, Elberfeld 1868
Mayer, Anton	Tausend Jahre Seefahrt, Berlin 1934
Pardessus	Collection de lois maritimes, Bd. 2, 4, 5 und 6, Paris 1837, 1839
Pauly, Otto	Die englische Kriegsgefahrversicherung in der Seeversicherung, Marburg 1919
Plass	Geschichte der Assekuranz und der hansea- tischen Seeversicherungsbörsen Hamburg, Bremen, Lübeck, Hamburg 1902
Ritter, Carl	Recht der Seeversicherung, 2 Bände, 1924
Ritter-Abraham	Recht der Seeversicherung, 2 Bände, Hamburg 1968
Runge	Der Schiedsgerichtsgedanke in Recht und Wirtschaft, Berlin 1926
Schlegelberger-Liesecke	Seehandelsrecht, 1964
Stein, Werner	Kulturfahrplan, Berlin 1954
Sueton	Kaiserbiographien, Kap. 18, de vita Claudii
Voigt	Das deutsche Seeversicherungsrecht, Jena 1884

III. Dissertationen, Abhandlungen in Sammelwerken und Zeitschriften-
aufsätze:

Blumhardt	Der Einfluß des kanonischen Wucherver- bots auf die Entwicklung der Assekuranz, ZfVW Bd. 11, S. 66 ff.
-----------	--

- Büchner Zur Geschichte der Versicherung,
Vers.Arch. 1957, S. 1 ff.
- Ebel Das Versicherungswesen als geistesge-
schichtliche Erscheinung,
Vers.Arch. 1959, S. 277 ff.
- ders. Glücksvertrag und Versicherung,
ZfVW 1962, S. 53 ff.
- Ehrenberg Studien zur Entwicklungsgeschichte der
Versicherung,
ZfVW Bd. 1, S. 368 ff.
- Endemann Das Wesen des Versicherungsgeschäfts,
ZfH Bd. 9, S. 284 ff.
- Enge Die Behandlung von Verschuldenstatbe-
ständen in der deutschen und englischen
Seeversicherung, VersR. 1965, S. 308
- ders. Seekaskoversicherung nach englischen und
deutschen Bedingungen,
VersWesen 1969, S. 200
- Girtanner "Frei von Beschädigung außer im Stran-
dungsfall",
Ass.JB 3, 305 ff.
- Hagen, O. See- und Binnenversicherung,
ZfVW Bd. 37, S. 199
- ders. Die neuen Seeversicherungsbedingungen
und ihre Bedeutung für das gesamte Ver-
sicherungsrecht
ZfVW Bd. 23, S. 120
- Holzgraefe Die Regulierung von Warentransportschä-
den im Ausland,
VersWesen 1967, S. 947
- Hubrecht Zur Geschichte der Versicherung in
Frankreich,
VersArch. 1955, S. 41; 1958, S. 351 ff.
- Idelson Zur Kodifikation des englischen Seever-
sicherungsrechts,
ZfVW Bd. 4, S. 352
- Kreutzinger Zur Beweisfrage in der Seeversicherung,
VersR. 1962, S. 116
- ders. Zur Klausel "Frei von Beschädigung außer
im Strandungsfall" und zu den damit zu-
sammenhängenden Vorschriften,
VW 1965, S. 918

- Liesecke Die Rechtsprechung des BGH in Seesachen,
VersR. 1960, S. 865
- Lodemann Die Bedeutung der drahtlosen Telegraphie
für die Versicherung, insbesondere die
Seeversicherung,
ZfVW Bd. 7, S. 189
- Lund Tonnagebestände, Bauvolumen und Schäden
in der internationalen Seeschifffahrt,
VW 1967, S. 1483
- Perdikas Die Entstehung der Versicherung im Mittel-
alter,
ZfVW 1966, S. 425
- Ritter, C. Von der Seeversicherungsklausel "Frei
von Beschädigung",
ZfVW Bd. 23, S. 269
- Rosenfeld Die Entwicklung des schiedsrichterlichen
Verfahrens,
Diss., Breslau, 1927
- Rothbarth Die Seeversicherungspolize,
1. Teil: Geschichte und Inhalt,
Diss., Marburg, 1915
- Sieg Die feststellenden Schiedsgutachter in der
Privatversicherung,
VersR. 1965, S. 629
- Thäsler Gegenüberstellung der englischen FPA-
clause zu den deutschen Bedingungen,
VersWesen 1957, S. 473

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADHGB	Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch
ADS	Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen
AHO	Hamburgische Assecuranz- und Havarieordnung von 1731
AP	Allgemeiner Plan Hamburgischer Seeversicherungen (1847)
AssJB	Assekuranzjahrbuch
ASVB	Allgemeine Seeversicherungsbedingungen von 1867
BSVB	Versicherungsbedingungen der Bremischen Seeversicherungsgesellschaften von 1854
CdC	Code de Commerce
E ADS	Entwurf Allgemeiner Deutscher Seeversicherungsbedingungen von 1910
HansRGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung Hamburg
ICC	Institute Cargo Clauses
MIA	Marine Insurance Act von 1906
OA-Gericht	Oberappellationsgericht
RCP	Rules for Construction of Policy (MIA Schedule 1)
VersArch	Versicherungswissenschaftliches Archiv
VersR	Zeitschrift für Versicherungsrecht
VersWesen	Zeitschrift für Versicherungswesen
VW	Versicherungswirtschaft
ZfH	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht
ZfVW	Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft

Lebenslauf

Am 31. Juli 1943 wurde ich als einziges Kind des Kammergerichtsrats Willy Guddat und seiner Ehefrau Edith, geb. Glupe, in Berlin geboren.

Wegen der kriegsbedingten Evakuierung in die Altmark ging ich zunächst auf eine Dorfschule und besuchte nach der Rückkehr im Jahre 1950 die Grundschule in Berlin. Meine Schulausbildung beendete ich im Februar 1962 mit dem Abitur als Schüler des altsprachlichen Zweiges der Georg-Herwegh-Oberschule in Berlin-Hermsdorf. Im April desselben Jahres begann ich mit dem Studium der Rechtswissenschaft an der Universität in Lausanne. Die weiteren Semester studierte ich an der Freien Universität Berlin. Im Juli 1968 bestand ich vor dem Justizprüfungsamt Berlin das Referendarexamen. Zurzeit befinde ich mich im Vorbereitungsdienst.

Einleitung

Im Jahr 1945 wurde die deutsche Literaturgeschichte neu aufgestellt. Die deutsche Literaturgeschichte wurde in zwei Bände unterteilt. Der erste Band umfasste die deutsche Literatur von der Vorzeit bis zum 19. Jahrhundert, der zweite Band die deutsche Literatur vom 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart.

Die deutsche Literaturgeschichte ist eine Wissenschaft, die sich mit der Geschichte der deutschen Literatur beschäftigt. Sie untersucht die Entstehung, Entwicklung und Wirkung von literarischen Werken. Die deutsche Literaturgeschichte ist eine interdisziplinäre Wissenschaft, die mit der Geschichte, der Soziologie, der Psychologie und der Kunstgeschichte zusammenhängt. Die deutsche Literaturgeschichte ist eine Wissenschaft, die sich mit der Geschichte der deutschen Literatur beschäftigt. Sie untersucht die Entstehung, Entwicklung und Wirkung von literarischen Werken. Die deutsche Literaturgeschichte ist eine interdisziplinäre Wissenschaft, die mit der Geschichte, der Soziologie, der Psychologie und der Kunstgeschichte zusammenhängt.

